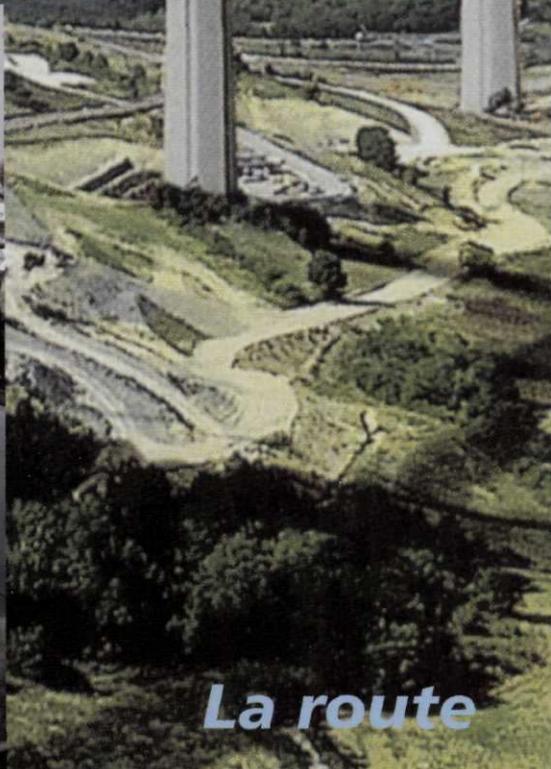


Millau 14 décembre 2004



La route

Autoroutes Paris-Rhin-Rhône est coté au Premier Marché d'Euronext Paris

Le groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône est le deuxième concessionnaire d'autoroutes en France et le troisième en Europe, tant en termes de taille de réseau que de chiffre d'affaires.



Service Il est au fondement de notre vision du métier et de notre développement. La vocation d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône est d'offrir 24 h / 24 à des millions de clients des conditions de déplacements sûres et optimisées et des services à valeur ajoutée favorisant la mobilité, les échanges et le plaisir de voyager.



Professionalisme Il repose d'abord sur un haut niveau de compétences des hommes et la mobilisation permanente des équipes pour garantir l'efficacité et la fiabilité de nos services. Il se traduit notamment par une priorité absolue accordée à la sécurité de nos clients comme de nos collaborateurs.



Ouverture Elle se traduit d'abord par un esprit d'initiative et d'innovation dans la conduite de nos actions, la recherche de l'adhésion et de l'engagement de nos équipes au service du projet de développement de l'entreprise.

Considération Elle signifie chez Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, une attitude permanente d'écoute et de proximité à l'égard de toutes nos parties prenantes (clients, collaborateurs, partenaires et actionnaire), une recherche constante d'ouverture et de dialogue et un engagement au respect de la parole donnée.

LA ROUTE

Avant-propos <i>Dominique AUVERLOT</i>	2
Editorial <i>Patrice PARISÉ</i>	5

DÉCENTRALISATION

Routes : un double mouvement de décentralisation et de modernisation <i>Thierry LOUIS et Jérôme AUDHUI</i>	6
Et les hommes dans tout ça ? <i>Vincent MOTYKA</i>	11
Le CIADT : un an après <i>Michel VERMEULEN</i>	17
Rencontre avec le Président Directeur Général d'Autouroutes Paris-Rhin-Rhône <i>Rémi CHARDON</i>	23

LE VIADUC DE MILLAU

Extrait de l'allocution de Jacques Chirac président de la république	25
Questions à <i>Christan Leyrit, Michel Virlogeux, Lord Foster</i>	27
Jean-François Roverato	33
Le hauban Freyssinet : élégance et hautes performances <i>Bruno DUPETTY</i>	37

LES DÉBATS PUBLICS

L'aménageur devant le débat public : pilule amère ou potion magique <i>Claude MARTINAND</i>	41
Débat public et ingénieur <i>Georges MERCADAL</i>	45
Participer à un débat public : des effets inattendus <i>Martine REVEL</i>	47
Les enseignements du débat public sur le projet d'autoroutes Amiens-Lille-Belgique <i>Gilbert CARRÈRE</i>	52
Le maître d'ouvrage à l'épreuve du débat public <i>Michèle JOIGNY</i>	55
Le débat public ... et alors ? Ou la cerise et le gâteau <i>Dominique MOYEN</i>	58
Débat public, engagement et modestie du maître d'ouvrage <i>Yves MASSENET et Jean-Michel BOUTIN</i>	61

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Plan climat 2004 et bonus-malus CO2 un souhaitable retour de la fiscalité automobile <i>André GASTAUD</i>	64
Biodiversité et infrastructures linéaires natura 2000 la rencontre de deux mondes <i>Philippe CHANARD</i>	67
Colas, acteur engagé du développement durable <i>Michel CHAPPAT</i>	69
A.C.T.E.U.R.S. : placer l'usager au coeur de la sécurité en tunnels <i>Jean-Paul CHAUMONT et Frédéric RICARD</i>	71

RUBRIQUES

Loi portant réforme des retraites	74
Les Ponts en Marche	76
Offres d'emploi	77

Rédaction, 28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS
Tél. 01 44 58 24 85
Fax 01 40 20 01 71
pcm@ponts.org

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Bruno ANGLÈS

DIRECTEUR ADJOINT DE LA PUBLICATION

Pierre BOURRIER

COMITE DE REDACTION

Jacques BONNERIC
Jean-Loup CHARRIER
Benoît CHEVALIER
Raymond COINTE
François GÉRARD
Guy KAUFFMANN
Pierre LAHOCHÉ
Hervé LAINÉ
Brigitte LEFEBVRE
Bertrand LEMOINE
Christian QUEFFELEC

Secrétariat général de rédaction

brigitte.lefebvre@ponts.org

Adeline PREVOST

Assistante de rédaction

Prix du numéro : 9,15 €

Abonnement annuel :

France : 91,50 €
Etranger : 95 €
Ancien : 46 €

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

Les associations ne sont pas responsables des opinions émises dans les articles qu'elles publient.
Commission paritaire n° 0605 G 79801
Dépôt légal 1^{er} trimestre 2004 n° 6381

PUBLICITE :

FFE - 18, avenue Parmentier
75011 PARIS
Tél. 01 53 36 20 40
Fax 01 49 29 95 99

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :

P. SARFATI

RESPONSABLE PUBLICITE :

M. GALLET-NEKMOUCHE,
M. BARATTA

DOSSIERS REGIONAUX :

Coordinateur : F. CHIKLI
Chefs de publicité : M. BOUJENAH,
Y. COHEN, V. KRIEF

RESPONSABLE TECHNIQUE :

Virginie SIMAO

COMPOSITION : La Compo

IMPRESSION : IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A. - Aurillac
Couverture : Millau 14.12.04
Crédit photo : Eihage

Avant-propos

La décentralisation, le viaduc de Millau, les débats publics routiers, le développement durable constituent les 4 dossiers de l'année 2004 abordés dans ce numéro.



Dominique AUVERLOT

ICPC 85
Direction des Routes

La décentralisation et l'organisation du système routier français tout d'abord :

Thierry Louis et Jérôme Audhui nous décrivent la formidable mutation du ministère de l'équipement dans le domaine routier et nous présentent la première esquisse du futur réseau routier national, qui sera définitivement arrêté à la suite de la concertation engagée avec les conseils généraux : 20 000 kilomètres de routes transférées, un futur réseau routier national géré par itinéraire, une profonde réorganisation des services routiers de l'Etat transformées en onze directions interrégionales des routes afin d'aboutir à une plus grande professionnalisation et à un meilleur service à l'utilisateur. Vincent Motyka nous présente le devenir des hommes et des femmes du ministère dans le cadre de cette évolution : 30 000 agents de l'Équipement seront désormais placés sous l'autorité directe des conseils généraux et pourront choisir de rejoindre la fonction publique territoriale ou de conserver leur statut de fonctionnaire de l'Etat. Michel Vermeulen revient sur le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 qui est à l'origine de l'un des éléments clefs du paysage des transports de demain : un an après la décision de création, le décret constitutif de l'agence pour le financement des infrastructures de France (AFITF) vient de paraître : le financement de nos futures infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes (75% des ressources seront consacrées à ces trois premiers modes), et routières est ainsi mis en place pour de nombreuses années, tout au moins nous l'espérons, grâce au produit des dividendes autoroutiers. Rémy Chardon évoque enfin l'augmentation du capital de la SAPRR (Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, devenue APRR).

Le viaduc de Millau :

L'histoire de l'autoroute A75 qui relie Clermont-Ferrand à Béziers, et tout particulièrement du contour-

nement de Millau, illustre la nouvelle politique routière soucieuse d'intégrer encore davantage le développement des territoires, la sécurité, la protection de l'environnement, en concertation avec les élus et les populations concernées et en recourant aux techniques les plus modernes maîtrisées par des entreprises de haut niveau. À travers quelques interviews de ceux sans lesquels ce pont n'aurait pas existé et quelques extraits du discours présidentiel, ce numéro retrace (grâce à l'aide de Jean-François Coste) la formidable aventure qui a mobilisé non seulement le groupe Eiffage dans toutes ses composantes, mais aussi un grand nombre de services et de personnels du ministère de l'Équipement :

- Christian Leyrit nous rappelle le choix entre les différentes familles de tracés, et celui du type d'ouvrage, la décision de réaliser un concours d'architecture pour sa conception, et enfin l'appel à une entreprise privée pour sa réalisation,
- Michel Virlogeux nous dit comment il a imaginé, parmi les multiples solutions, « un pont à travées régulières, traversant l'ensemble de la brèche ». Il nous raconte ensuite l'enrichissement qu'il a ressenti à travailler avec Lord Foster, l'un des plus brillants architectes actuels, puis le plaisir qu'il a éprouvé à intervenir aux côtés d'Eiffage pour la réalisation de l'ouvrage ;
- Lord Foster nous invite à redécouvrir la beauté magnifique de ce viaduc, inspirée notamment de l'esthétique de l'expérience de la traversée ;
- Jean-François Roverato, enfin, nous dit comment il a su mobiliser l'ensemble du groupe Eiffage, de ses ouvriers, de ses ingénieurs pour réaliser le projet, en respectant la conception architecturale. Il nous dit enfin ce que ce viaduc représente pour lui et aussi pour le groupe Eiffage;
- la seule technologie sous-traitée a été celle des haubans : Bruno Dupéty nous présente ainsi la technologie des haubans Freyssinet, qui allie l'élégance à la performance, et qui expliquent la position de leader mondial de l'entreprise.

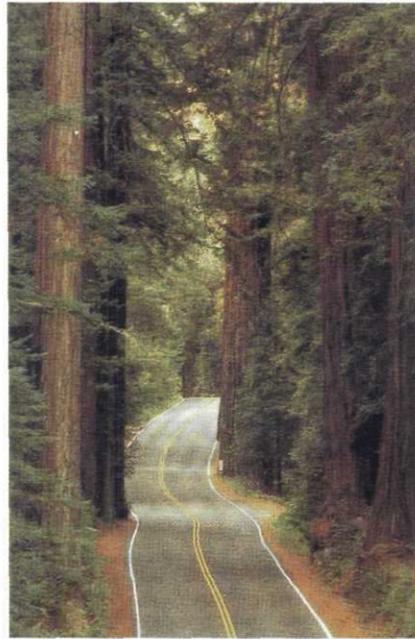
Sachons apprécier à sa juste valeur l'hommage présidentiel rendu à cette occasion « à la formation dispensée dans nos écoles d'ingénieurs », et ainsi indirectement à l'école nationale des Ponts et chaussées.

Tous ceux qui voudront aller plus loin dans la contemplation de ce magnifique viaduc pourront obtenir le DVD de sa construction en effectuant la demande auprès du groupe Eiffage (cf formulaire page 36) : merci à Jean-François Roverato.

Les débats publics

Préparer l'avenir, c'est aussi débattre de l'opportunité de la réalisation de nouveaux projets. La réalisation d'un ouvrage routier représente depuis les premières études jusqu'à la mise en service une durée de quinze à vingt ans : c'est donc aujourd'hui que nous devons préparer les projets qui seront mis en service en 2020. La loi « démocratie de proximité », votée en 2002, a donné une nouvelle vigueur au débat public. Celui-ci a pour but d'informer le public d'un projet, de poser la problématique de son opportunité, de favoriser l'expression de chacun, d'apprécier, voire même de chercher à construire, son acceptabilité sociale, tout en l'améliorant et de légitimer la décision à venir. Ce numéro en donnant la parole à quelques uns des acteurs concernés cherche à tirer quelques leçons des premiers débats publics routiers nouvelle formule qui se sont terminés en début d'année 2004. Deux débats publics concernant l'un le contournement de Bordeaux, l'autre la liaison Amiens-Lille-Belgique ont en effet été conclus par des décisions de réalisation. Un troisième vient de s'achever à la Réunion pour la nouvelle route du littoral et le tram-train. Neuf autres débats routiers sont en phase de préparation active ou de saisine de la Commission nationale du débat public. La concertation des élus préalable à un débat public sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien est en cours.

Claude Martinand souligne l'intérêt que cette nouvelle forme de démocratie représente pour le ministère de l'équipement ainsi que l'importance des liens qui vont se nouer entre les « partenaires » du projet. George Mercadal invite le maître d'ouvrage à faire preuve d'ingéniosité et d'imagination pour sortir par le haut des contradictions et retrouver une cohérence transversale à travers le temps et les territoires. Martine Revel nous apporte le regard d'une sociologue sur les débats publics : elle cherche à replacer cette procédure dans les trois modèles de démocratie technique proposés par Michel Callon et nous montre comment la CPDP peut venir à « remplacer » le public ... Le préfet Gilbert Carrère nous présente les enseignements qu'il tire du débat public, et insiste sur la difficulté d'associer le citoyen à un débat qui porte sur des projets qui ne verront pas le jour avant une quinzaine d'années ! Michel Joigny souligne que le débat public ne réduit pas forcément la complexité du projet, mais qu'il rend plus explicites les enjeux sur lesquels le maître d'ouvrage doit répondre : elle évoque également l'épreuve que représente cette procédure pour le maître d'ouvrage, épreuve qui sera profitable si le maître d'ouvrage sait garder par la suite l'attitude d'ouverture et d'écoute à laquelle invite le débat public. Dominique Moyon nous présente le débat public comme un outil nécessaire de notre démocratie,

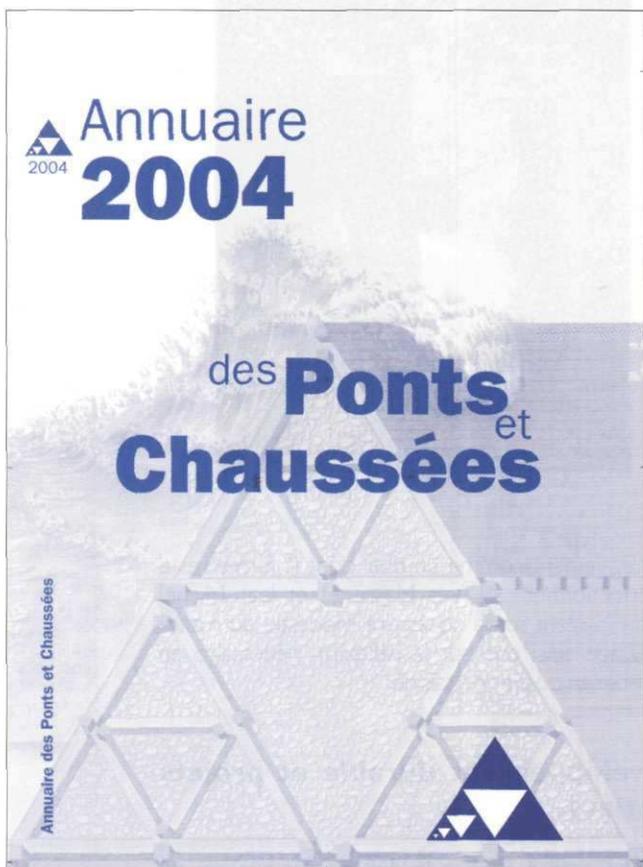


mais également comme un outil dont la forme reste à perfectionner ... Yves Massenet et Jean-Michel Boutin insistent sur la nécessaire modestie du maître d'ouvrage ainsi que sur la réflexion nécessaire en préalable au dossier de saisine.

Développement durable et projets routiers.

André Gastaud évoque le défi majeur que constitue la croissance des émissions des gaz à effet de serre en particulier dans le domaine des transports et insiste sur la nécessité de mettre en œuvre une fiscalité raisonnée telle que le bonus-malus afin d'orienter le consommateur vers des véhicules plus économes en carburant et moins émissifs en CO₂. Philippe Chanard nous présente la directive Natura 2000 comme la rencontre de la nécessaire protection de la biodiversité et de la construction d'infrastructures linéaires : il nous fait ainsi découvrir le rôle des genêts, le crapaud sonneur à ventre jaune ou le sabot de Vénus... Michel Chappat enfin nous montre la manière dont Colas cherche à décliner très concrètement le développement durable.

Enfin, à l'heure où s'engage le procès de la catastrophe du Mont-Blanc, Jean-Paul Chaumont et Frédéric Ricard nous présentent la démarche A.C.T.E.U.R.S (Améliorer le Couplage Tunnels Exploitants/Usagers pour Renforcer la Sécurité) mise en place afin d'optimiser les synergies tunnel-usager dans le domaine de la sécurité en tirant les leçons de cet accident. ■



– ANNUAIRE 2004 –

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

**L'ANNUAIRE 2004 EST DISPONIBLE
PLUS DE 3 000 MODIFICATIONS**

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

BON DE COMMANDE

DESTINATAIRE

AIPC

28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS - France
Téléphone : 01 44 58 24 85
Télécopie : 01 40 20 01 71

EXPEDITEUR

Nom :
Adresse :
Téléphone :
Télécopie :

Prix : 167,22 €
TVA (19,6 %) 32,78 €
Total : 200,00 €

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



Patrice PARISÉ

IGPC 82

Directeur des routes

La politique menée dans notre pays en matière d'infrastructures routières connaît actuellement une profonde évolution sous l'influence de plusieurs tendances lourdes.

Le besoin de subsidiarité tout d'abord, auquel correspond l'engagement d'une nouvelle étape de décentralisation qui va conduire à un recentrage de l'Etat sur le réseau routier structurant et corrélativement à une implication plus forte des départements dans la politique routière.

La demande du public, ensuite, de participer réellement et directement à l'élaboration des décisions dans un cadre global prenant en compte les grands enjeux environnementaux et de développement durable et qui oblige à une remise en cause des pratiques d'information et de concertation.

Le renforcement de l'exigence de qualité, encore, au sens le plus large : qualité technique des projets, notamment sous l'angle de la sécurité, rigueur dans l'utilisation de l'argent public, respect des délais, qualité du service rendu aux utilisateurs de la route.

La contrainte budgétaire, qui elle aussi sera durable compte tenu de la montée des autres besoins de notre société appelant une réponse collective.

Enfin, l'affirmation du fait européen et des règles qui s'y attachent, désormais présentes dans la quasi-totalité des pans de l'activité technique, réglementaire ou financière des gestionnaires de réseaux routiers.

Le transfert de 20 000 km environ de routes nationales aux départements accompagné du transfert de services représentant de l'ordre de 30 000 personnes, la réorganisation complète – géographique et fonctionnelle – des services routiers de l'Etat, le lancement de nombreux débats publics, la consolidation du nouveau système d'attribution des concessions autoroutières et le développement de la prise en compte de l'intermodalité sont au nombre des réponses que la direction des routes met en œuvre pour répondre à ces besoins d'évolution.

Les articles que la revue PCM Le Pont a bien voulu accueillir dans sa nouvelle parution précisent ces réponses et éclairent quelques uns des grands changements qui sont à l'œuvre dans le domaine routier. ■

Routes : un double mouvement de décentralisation et de modernisation

Un double mouvement de décentralisation et de modernisation des services de l'Etat est engagé dans le domaine des routes. L'Etat s'apprête à transférer environ 20 000 km de routes nationales aux départements pour qu'elles bénéficient d'une gestion de proximité. Les départements sont actuellement consultés sur ce projet. Ils bénéficieront de la totalité des moyens financiers et humains consacrés aujourd'hui par l'Etat à l'entretien du réseau qui leur sera transféré. Parmi les 38 000 km de routes et d'autoroutes qu'il gère actuellement, directement ou au travers de contrats de concession, l'Etat ne va donc conserver que les seuls axes d'intérêt national ou européen. Ce réseau principal totalisera 18 000 km environ, dont 8000 km d'autoroutes concédées. Pour améliorer la qualité du service rendu à ses utilisateurs (sécurité, information en temps réel, viabilité hivernale, etc.), les services routiers de l'Etat vont être réorganisés. Onze directions interrégionales des routes seront prochainement créées pour gérer les 10 000 km non concédés.



Thierry LOUIS
IGPC 79
Directeur adjoint des Routes



Jérôme AUDHUI
Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat
IEP Paris
Cabinet du Directeur des Routes chargé des relations avec la presse

1. Décentraliser pour mieux répondre aux attentes des usagers locaux

Le principe qui sous-tend la décentralisation consiste à confier le pouvoir de décision à l'échelon de collectivité le mieux placé pour l'exercer.

L'Etat envisage donc de transférer les routes nationales qui présentent un intérêt local prédominant, soit 20 000 km environ, aux départements (lesquels possèdent déjà près de 360 000 km de routes départementales). Cela aura pour effet de rapprocher le niveau de décision des usagers et ainsi d'assurer une meilleure gestion de proximité.

Cette réforme part du constat qu'avec la constitution ces trente dernières années d'un réseau structurant d'autoroutes et de grandes liaisons principales, bon nombre de routes nationales ont perdu leur fonction d'écoulement du trafic de transit. Le réseau autoroutier compte en effet aujourd'hui

près de 11 000 km d'autoroutes en service, dont 8 000 km sous forme de concessions.

Une partie importante des routes nationales présente ainsi désormais un intérêt local marqué. Elles ont de grandes similitudes avec les routes départementales actuelles, tant en termes d'usage qu'en termes de caractéristiques physiques.

2. Maintenir sous la responsabilité de l'Etat le seul réseau structurant

La volonté du législateur a été de maintenir sous la responsabilité de l'Etat le seul réseau principal structurant, essentiel pour l'économie du pays. Ce réseau est notamment constitué des autoroutes et des routes qui accueillent les trafics à longue distance, qui assurent la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques.

Le projet de futur réseau routier national, c'est-à-dire celui relevant de la compétence de l'Etat, comportera environ 18 000 km de routes nationales et d'autoroutes concédées et non concédées. Il a été dessiné en prenant en compte les critères fixés par la loi du 13 août 2004 :

- l'intérêt national, exprimé lors des travaux du Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003
- l'intérêt européen, défini dans le volet routier du réseau trans-européen de transport (RTE-T) adopté par le Parlement européen.
- la cohérence du réseau dans son ensemble.

3. Consulter les départements : la première étape de la décentralisation

Les départements sont actuellement consultés sur ce projet. Cette première étape du processus de

transfert est très importante : elle permettra de choisir le gestionnaire de chaque axe de manière la plus pertinente possible.

Après cette phase de dialogue qui devrait s'achever à la fin du 1er trimestre 2005, et au vu des avis des départements, le Gouvernement prendra un décret en Conseil d'Etat fixant la consistance du futur réseau routier national.

Les premiers transferts de routes nationales aux départements interviendront dès le 1er janvier 2006.

4. Transférer aux départements les moyens humains et financiers

En contrepartie de leurs nouvelles responsabilités, les départements bénéficieront du transfert de la totalité des moyens humains et financiers aujourd'hui affectés à l'entretien des routes qui leur seront transférées.

Les moyens financiers

L'Etat va transférer à l'euro près la totalité des ressources qu'il consacre à la gestion du réseau. Les départements disposeront de moyens financiers strictement identiques à ceux de l'Etat pour l'exercice de leurs nouvelles responsabilités.

Les modalités de ce transfert seront contrôlées par la Commission consultative d'évaluation des charges désormais présidée par un élu. L'ensemble de la procédure de transfert se déroulera sous le contrôle vigilant du Conseil constitutionnel et des juges administratifs. Pour ce qui concerne la construction de nouvelles routes ou la transformation lourde de routes existantes, la loi du 13 août 2004 prévoit explicitement que le financement des opérations inscrites dans les actuels contrats de plan Etat-Régions sera assuré conformément aux engagements financiers pris. Pour les contrats suivants, le principe du décroisement des financements sera appliqué : l'Etat ne participera plus au financement de ce type d'opérations sur les routes nationales transférées et en contrepartie les départements ne le feront plus non plus sur les routes nationales conservées par l'Etat.

Cette solution a fait l'objet de longs débats lors de l'examen du texte de loi au Parlement. Celui-ci l'a finalement considérée comme meilleure que la solution alternative qui aurait pu consister en l'attribution, à chaque département, d'une dotation correspondant à la part moyenne de l'Etat dans les investissements passés effectués sur les routes transférables. En effet, dans cette hypothèse, les effets pervers auraient été notables, effet d'aubaine pour les départements dans lesquels des investissements passés ont été importants et qui auraient beaucoup reçu, indépendamment des investissements restant à faire et effet contraire pour les départements où les investissements passés ont été faibles et qui auraient peu reçu alors que « le reste à faire » est en principe plus important. Par ailleurs, pour respecter l'équilibre global, une telle solution aurait inévitablement conduit à pérenniser le système des financements croisés multiples pour les routes nationales associant, en général, Etat, régions et départements contrairement à l'objectif de simplification poursuivi par la décentralisation. Enfin, et cet argument a été important pour emporter l'adhésion du Parlement, l'analyse de la solution

de « décroisement » Etat/département retenue montre que pour la très grande majorité des départements, l'impact financier positif ou négatif est faible et quasiment nul à l'échelle nationale. Dans les cas de quelques départements – environ une dizaine – où l'impact pourrait être plus important, le Gouvernement a pris l'engagement de trouver des solutions appropriées. Il faut rappeler que ceci ne concerne pas la période actuelle, où les contrats de plan restent en vigueur, ce qui pourra notamment conduire l'Etat à financer des travaux pour des routes transférées aux départements, mais seulement la période qui s'ouvrira à l'issue des actuels contrats.

Il faut enfin souligner que, dès 2005, les fonds de concours que les collectivités apportent à l'Etat aux travaux sur les routes nationales bénéficieront du FCTVA, ce qui représente des montants importants, plus de 100 M€, et satisfait une demande exprimée depuis de très nombreuses années.

Les moyens humains

Les départements vont bénéficier du transfert des services ou parties de services des directions départementales de l'équipement (DDE) qui sont actuellement chargés de l'entretien, de l'exploitation et de l'ingénierie des routes nationales qui leur seront confiées. A la suite des étapes de décentralisation antérieures, 24 000 fonctionnaires de l'Etat travaillent déjà sur les routes départementales, pour le compte des départements. Avec le nouveau transfert, ils seront 30 000 au total.

Ces agents seront désormais placés sous l'autorité directe des conseils généraux et pourront choisir de rejoindre la fonction publique territoriale ou de conserver leur statut de fonctionnaire de l'Etat.

5. Améliorer la qualité du service rendu aux usagers du réseau national en réorganisant les services routiers de l'Etat

Améliorer la qualité du service rendu aux usagers sur le réseau routier national nécessite de réorganiser les services routiers de l'Etat.

Selon le projet de futur réseau routier national, les services de l'Equipement auront demain à gérer, entretenir et aménager environ 10 000 km d'axes routiers structurants (les 8 000 km d'autoroutes formant le complément à 18 000 sont concédés et gérés par des sociétés concessionnaires).

L'organisation actuelle, morcelée en une centaine de structures départementales (au sein des DDE), ne sera plus adaptée.

Pour les itinéraires de grand transit comme les autoroutes ou les routes express, l'échelle du département est devenue insuffisante. Ce qui importe aux usagers de ces itinéraires, c'est que l'état de la route soit homogène, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de discontinuités de service, et qu'ils soient informés et guidés en fonction de l'état de la circulation à 50, 100, 300 km et plus, en aval de leur trajet.

Seule une organisation bien coordonnée permettant d'exploiter le réseau routier par grands itinéraires et s'affranchissant des limites administratives permettra de répondre aux attentes des usagers en matière de sécurité, de viabilité et d'information en temps réel.



Les sections en trait interrompu représentent les tracés de principe d'itinéraires (hors contournements urbains) qui seront incorporés au réseau routier national lorsqu'ils auront été réalisés.

- le projet de futur réseau routier national

Onze directions interrégionales des routes vont donc être créées pour répondre à cet objectif. Elles comprendront chacune des services de gestion de la route, eux-mêmes organisés en subdivisions et en centres d'entretien et d'intervention répartis le long du réseau tous les 60 km environ. Ces unités seront donc situées au plus près des territoires et assureront l'entretien quotidien des voies, la viabilité hivernale, les interventions de sécurité, etc. Chaque service de gestion de la route pourra également s'appuyer sur un centre d'information et de gestion du trafic. Les utilisateurs bénéficieront de nombreux avantages liés à cette nouvelle organisation comme par exemple la mise en place de systèmes d'information en temps réel sur les axes structurants (état du trafic, météo...), l'harmonisation de la qualité du réseau sur des axes complets et une meilleure

gestion du calendrier des travaux d'entretien, une efficacité accrue des services de patrouille et des opérations de viabilité hivernale. Les onze directions interrégionales des routes comprendront également des services qui seront chargés des études et de la supervision des projets neufs. Ces services d'ingénierie seront localisés en fonction des travaux à réaliser. Par ailleurs, pour piloter les projets routiers neufs, un service de maîtrise d'ouvrage sera mis en place au sein de chaque direction régionale de l'Équipement (DRE). Il sera placé sous l'autorité du directeur régional de l'Équipement, principal interlocuteur de l'exécutif régional pour l'élaboration et l'exécution des volets routiers des contrats de plan Etat-régions, et bénéficiera de l'appui technique des directions interrégionales des routes qui lui fourniront, avec les



Les sections en trait interrompu représentent les tracés de principe d'itinéraires (hors contournements urbains) qui seront incorporés au réseau routier national lorsqu'ils auront été réalisés.

les directions interrégionales des routes

Les préfigurateurs des directions interrégionales des routes :

- M. Daniel Chemin, pour la direction interrégionale des routes Sud-Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement de Midi-Pyrénées,
- M. Alain Decroix, pour la direction interrégionale des routes Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement de Bretagne,
- M. Eric de Balincourt, pour la direction interrégionale des routes Est, auprès du directeur régional de l'équipement de Lorraine,
- M. Xavier Delebarre, pour la direction interrégionale des routes Atlantique, auprès du directeur régional de l'équipement d'Aquitaine,
- M. Christian Duplessis, pour la direction interrégionale des routes Centre-Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement du Limousin,
- M. Olivier Foix, pour la direction interrégionale des routes Massif Central, auprès du di-

- recteur régional de l'équipement d'Auvergne,
- M. Denis Hirsch, pour la direction interrégionale des routes Centre-Est, auprès du directeur régional de l'équipement de Rhône-Alpes,
- M. Alain Journeault, pour la direction interrégionale des routes Méditerranée, auprès du directeur régional de l'équipement de Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- M. Aldo Massa, pour la direction interrégionale des routes Nord, auprès du directeur régional de l'équipement de Nord-Pas-de-Calais,
- M. Gérard Sauzet, pour la direction interrégionale des routes Ile-de-France, auprès du directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France,
- M. François Terrié, pour la direction interrégionale des routes Nord-Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement de Haute-Normandie.

centres techniques de l'Équipement (CETE), les prestations d'ingénierie dont il aura besoin. Dans cette nouvelle organisation, les responsabilités de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre seront donc assurées par des services distincts.

Le nombre des directions interrégionales des routes, leur taille et leur configuration ont été définis avant tout dans une logique d'exploitation du réseau par axes. Leurs limites exactes d'intervention seront précisées une fois la consistance du futur réseau définitivement fixée au deuxième semestre 2005.

Pour chacune des directions, un responsable, qui a vocation à en prendre la tête, a été nommé (cf. encadré). Pendant l'année 2005, il sera chargé de pré-

parer concrètement sa mise en place. Durant cette période, il dépendra hiérarchiquement du directeur des routes mais sera placé auprès du directeur régional de l'équipement du siège de la future direction interrégionale des routes. Lorsque cette dernière aura été créée, elle sera partie intégrante de la future direction générale en région correspondant à son siège tout en ayant un statut de service déconcentré et son directeur sera placé sous l'autorité hiérarchique du nouveau directeur général en région

A partir du 1er janvier 2006, les onze directions interrégionales des routes entreront en fonction en s'appuyant, dans un premier temps, sur les structures existantes en directions départementales de l'équipement. ■



Et les hommes dans tout ça ?



Vincent MOTYKA

ICPC 87
Direction du Personnel, des Services et
Modernisation
Budget et contrôle de Gestion
Sous Directeur du Pilotage des services

LES ENJEUX

Parmi les quelque 100.000 agents du Ministère de l'équipement, environ 30.000 sont concernés par les transferts prévus par la loi libertés et responsabilités locales du 13 août 2004⁽¹⁾.

Pour les seules routes, leur nombre est estimé à 29.000, dont 22.000 pour les routes départementales, et 7.000 pour les routes nationales d'intérêt local.

Ces chiffres montrent l'ampleur du transfert d'effectifs que va connaître ce ministère, en nombre comme en pourcentage⁽²⁾.

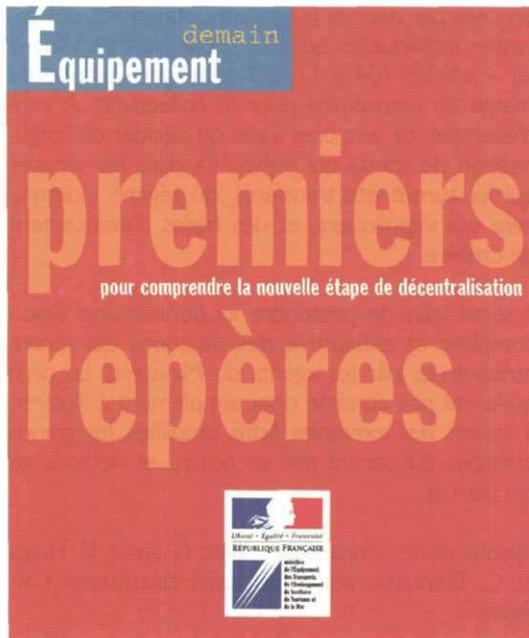
Au-delà des impacts de structure pour le Ministère de l'équipement, la décentralisation sera donc un événement marquant de la vie professionnelle de très nombreux agents.

La préparation, l'accompagnement et le suivi de chacune de ces évolutions individuelles est non seulement un devoir moral, mais c'est aussi une condition de la réussite des réformes en cours.

Ce sera sans doute l'un des chantiers les plus délicats à conduire. En effet, même si le Ministère a connu avec succès une première étape de transfert d'agents, cette nouvelle étape se situera à une échelle beaucoup plus importante que la précédente.

Deux causes principales de complexité apparaissent :

- les calendriers des transferts seront variables selon le domaine concerné et d'une DDE à l'autre, dans la mesure où ils dépendront en partie de chaque collectivité territoriale (la loi ne fixant que des délais au plus tard) : tel est le cas par exemple de la faculté donnée aux collectivités de se porter candidates pour le transfert de certaines infrastructures, ou des durées nécessairement variables de négociation pour mettre au point les différentes conventions signées au niveau local.
- autre source de complexité : les transferts interviendront dans la même période que les deux



Source : Direction du Personnel des services et de la modernisation, avec le concours du service de information et de la communication - MIMOD

autres transformations majeures du Ministère de l'équipement que sont la refondation des nouvelles DDE et la création des services interrégionaux des routes.

UNE INFORMATION INDISPENSABLE, FORTEMENT ARTICULEE AU NIVEAU LOCAL

Dans un environnement professionnel perturbé qui évoluera profondément et par étapes successives, il est essentiel que chaque agent puisse bien appréhender sa situation personnelle et les choix qui s'offrent à lui. Il disposera pour cela d'une première source d'information de niveau national :

- en consultant sur le site intranet du Ministère un service de « foire aux questions », il pourra prendre connaissance des réponses apportées aux questions qui sont les plus fréquemment posées, classées par grandes rubriques ;
- des plaquettes d'information seront largement diffusées au sein du Ministère. La première d'entre elle vient d'être distribuée.

(1) : Sans compter les délégations de compétence et les expérimentations, étant précisé que celles-ci n'ont quasiment pas d'impact sur les effectifs.

(2) : le Ministère de l'éducation nationale connaîtra des mouvements d'une ampleur encore supérieure en nombre d'agents concernés, mais bien moins importante en proportion.

- Un journal interne mensuel « Equipement demain » diffusé par Internet et imprimé dans les services.

Evidemment, cette information nationale restera assez générale : **c'est seulement au niveau local que des réponses personnalisées et concrètes pourront être apportées aux agents**, qui tiennent compte de la situation individuelle et des spécificités du service. **Elles devront nécessairement être enrichies par des éléments précis émanant de la collectivité territoriale** bénéficiaire du transfert, car si les grands principes sont fixés par la loi et seront précisés par décrets (s'agissant notamment des garanties individuelles qui font l'objet du titre V de la loi – articles 104 à 117), il reste une grande marge de manœuvre pour la collectivité. A titre d'exemple, ce sera bien à elle de décider de l'organisation du travail qui prévaudra dans les services qui lui auront été transférés, du régime indemnitaire qui s'appliquera, et des règles d'avancement de carrière.

Il serait vain de prétendre ici donner une vision complète et exhaustive des situations qui seront rencontrées par les agents du Ministère. Le parti qui a été pris consiste donc simplement à illustrer, à travers des exemples fictifs simplifiés, les grands principes qui seront mis en œuvre et déclinés au cas par cas.

Faisons donc connaissance avec G Sand, V. Hugo et C. Debussy, ainsi que leurs talentueux collègues...

QUELQUES CAS DE FIGURE...

I. V. Hugo, agent d'exploitation en DDE article 7 :

M Hugo travaille déjà entièrement pour le département, dans une structure qui est placée sous l'autorité fonctionnelle du président du conseil général depuis plusieurs années⁽³⁾. Aucune réorganisation n'est donc nécessaire préalablement au transfert. La décentralisation implique essentiellement pour cet agent et ses collègues un changement d'employeur et, éventuellement, un changement de statut. Plus précisément, il est prévu que la partie de service où M. Hugo travaille sera transférée au Département au cours du premier semestre 2005 par un décret de transfert (unique pour toutes les DDE article 7), suivi dans les 3 mois par une convention signée entre le Préfet et le Président du conseil général. Cette convention mentionnera les nom, corps et grade de M Hugo, comme celui de ses collègues.

En tant qu'agent titulaire, M Hugo pourra alors choisir entre 2 possibilités : demander son intégration dans la fonction publique territoriale, ou bien son maintien dans la fonction publique de l'État. **C'est l'exercice du droit d'option.**

Comme son nom l'indique, le droit d'option est un droit : il est fait suite à la demande de M. Hugo dès lors qu'il réunit les conditions pour bénéficier de ce droit (tel n'est pas le cas par exemple de Mme

Sand, agent non titulaire dont nous ferons la connaissance plus tard). Pour exercer ce droit, il disposera de 2 ans à compter de la parution du décret de transfert, soit jusqu'au premier semestre 2007.

Pour effectuer son choix, M. Hugo devra comparer les avantages et inconvénients des deux options qui lui sont proposées. A cette fin, il pourra prendre connaissance des dispositions d'un décret, le décret « d'homologie » ou « d'intégration », qui effectuera une correspondance entre son corps et son grade et celui de la fonction publique territoriale qui l'accueillera (on parle alors de « cadre d'emplois » et non de corps). Ce texte est actuellement en préparation et devrait être publié début 2005.

Des informations sur le cadre d'emploi d'accueil, sur les niveaux de rémunération, les règles de promotion et d'évolution de carrière, seront mises à la disposition de M. Hugo. Le Conseil Général sera incité à compléter ces données générales par toutes celles qui caractérisent la gestion locale des personnels.

Une commission tripartite Etat/département/syndicats⁽⁴⁾, placée sous la présidence des préfets, sera mise en place dès le 1er trimestre 2005. Elle sera un lieu privilégié de concertation, garante du bon déroulement du processus pour les différentes parties et notamment pour tout le personnel concerné par les transferts. Ajoutons enfin que M. Hugo peut, tant qu'il n'a pas exercé son droit d'option, se porter candidat sur les postes ouverts au Ministère de l'équipement correspondant à son corps et à son grade.

S'il choisit d'intégrer la fonction publique territoriale, M. Hugo rejoindra le cadre d'emploi « homologue » à son corps et son grade, et a vocation à poursuivre sa carrière dans la fonction publique territoriale ; il pourra toujours demander à être détaché sur un poste État, mais ce détachement ne sera pas de plein droit.

S'il choisit de rester dans la fonction publique de l'État, il sera placé en position de **détachement sans limitation de durée**, position exorbitante au droit commun dont les caractéristiques seront précisées par un décret attendu début 2005. Dans ce cadre, il poursuivra une double carrière en parallèle dans chacune des deux fonctions publiques, et pourra ultérieurement être candidat sur un poste État ouvert (son détachement cessera alors et il se trouvera en position normale d'activité) ou demander à intégrer la fonction publique territoriale (mais cette intégration n'est alors plus de droit).

S'il n'a pas fait part de son choix à l'issue des deux ans, M Hugo sera placé « par défaut » en position de détachement sans limitation de durée.

(3) : Si M Hugo travaille sur les routes nationales, il est dans une situation analogue à celle de M Debussy (voir ci-après). Pour une DDE en article 7, les effectifs routiers seront donc transférés en deux temps.

(4) : Commission locale de suivi des transferts des services et des personnels

La décentralisation

1^{re} étape : transferts de compétences

> Si la loi a déjà fixé, dans le principe, quelles compétences seront transférées, il reste encore un important travail complémentaire à réaliser : définir leur contour précis et les conditions dans lesquelles ces compétences seront transférées. Ce travail donnera lieu, d'ailleurs, à la publication d'un certain nombre de textes d'application de la loi. Pour que tous les services disposent d'une même base, la définition des missions liées aux compétences relève d'abord d'un cadre national. Des arrêtés ou des conventions seront pris localement afin de fixer la traduction concrète de ce cadre sur le terrain.

2^e étape : transferts de services

> Les services de l'État seront mis à disposition des collectivités dès le transfert des compétences, pour permettre aux collectivités d'exercer leurs nouvelles missions. Cette phase de mise à disposition est transitoire. Sur cette base, tous les services concernés seront réorganisés pour identifier la partie qui sera transférée et des conventions de transfert seront établies localement en application du décret de transfert de ces services. À ce stade, les emplois à transférer seront donc d'ores et déjà identifiés. Des commissions tripartites composées de représentants de l'État, des collectivités territoriales et des personnels, seront créées localement pour être associées à l'élaboration des conventions de transfert. Ces commissions seront des instances de dialogue et de concertation, afin que les transferts s'effectuent dans les meilleures conditions, en particulier pour les agents.

3^e étape : transferts d'emplois et droit d'option

> Le droit d'option consiste, pour un fonctionnaire de l'État dont le service est transféré, à choisir entre la fonction publique territoriale et le maintien au sein de la fonction publique d'État. Le transfert d'emploi n'intervient qu'après la mise en œuvre du droit d'option par l'agent. Celui-ci aura deux ans (à compter de la publication du décret de transfert des services) pour faire son choix. S'il souhaite conserver son statut de fonctionnaire de l'État, il sera placé en position de détachement sans limitation de durée. Si l'agent n'exprime pas son choix dans les délais prévus, il sera également placé en position de détachement sans limitation de durée. Fondés sur les décrets et les conventions locales de transferts des services, les transferts d'emplois s'échelonneront au rythme des décisions administratives prises selon les choix exprimés par les agents lors de l'exercice du droit d'option.

Source : Direction du Personnel des services et de la modernisation, avec le concours du service de information et de la communication - MIMOD

II. C. Debussy, chef d'équipe d'exploitation en DDE article 6 :

A la différence de M Hugo, M. Debussy travaille dans une organisation qui intervient pour le compte de l'État et du département. La procédure s'en trouve compliquée car il faut, dans un premier temps, faire le partage entre les routes nationales qui resteront à l'État et celles qui seront transférées au département. Cette étape de « transfert de compétence » est engagée et devrait se conclure par un décret fixant la constitution du réseau national vers la mi 2005.

Le transfert des routes nationales d'intérêt local sera constaté par un arrêté préfectoral emportant transfert de compétence, le 1er janvier 2006. A cette date, M. Debussy ainsi que tout le personnel de la DDE travaillant sur les routes sera placé en position de **mise à disposition du département** et cela même si M. Debussy travaille sur

des routes nationales structurantes qui ont donc vocation à rester de la compétence de l'État. Cette situation de mise à disposition sera officialisée par la signature d'une convention entre le Préfet et le Président du Conseil, et une décision individuelle de mise à disposition sera prise par le Directeur départemental de l'équipement et notifiée à M. Debussy. Cette situation de mise à disposition modifie la nature des liens juridiques entre le président du Conseil Général et M. Debussy, mais n'a aucune conséquence directe personnelle pour ce dernier : il conserve son statut, son mode de gestion, de notation et de paie.

Parallèlement, les réflexions sur le projet de service de la DDE et la création de la direction interrégionale des routes progresseront : entre la mi 2005 et la mi 2006, les caractéristiques des futurs services routiers devraient pouvoir être présentées aux agents, tant pour les services qui auront vocation à rejoindre ultérieurement le département que

Domaines	Compétences	Services	Agents (fin prévisionnelle d'exercice du droit d'option)
Routes départementales : parties de DDE en art. 7	relèvent déjà du département	1 ^{er} trimestre 2005	1 ^{er} trimestre 2007
Routes départementales : parties de DDE en art. 6	relèvent déjà du département	courant 2006 à début 2007	courant 2008 à début 2009
Routes nationales d'intérêt local	01/01/2006	courant 2006 à début 2007	courant 2008 à début 2009
Aéroports	au plus tard 01/01/2007	au plus tard 01/01/2008	fin 2009
Ports maritimes	au plus tard 01/01/2007	au plus tard 01/01/2008	fin 2009
Voies navigables	sur demande des collectivités volontaires	en moyenne un an après le transfert de compétences	deux ans après la publication du décret de transfert de service
Habitat-logement FSL	01/01/2005	courant 2006	deux ans après la publication du décret de transfert de service

Source : Direction du Personnel des services et de la modernisation, avec le concours du service de information et de la communication - MIMOD

pour ceux qui seront rattachés à la DIR. Sur cette base, des procédures d'affectation des agents seront organisées par le DDE afin de répondre au plus grand nombre de souhaits individuels d'agents (type « bourses aux emplois » par exemple).

La logique est que chaque agent continue d'exercer les mêmes missions qu'avant, au même lieu géographique, mais il peut y avoir des évolutions liées aux choix de l'agent ou à l'intérêt du service. Ainsi, si M. Debussy souhaite changer d'implantation, il pourra se porter candidat sur les postes qui y seront ouverts ; le maximum d'information lui sera apporté pour ce choix, et notamment l'organisation du travail qui prévaudra dans chaque implantation.

Par analogie avec les réorganisations des DDE lors du passage en article 7, on a toutes raisons de penser que les problèmes d'affectation des agents seront peu nombreux. Au cas où M. Debussy devait être affecté dans une nouvelle implantation géographique dans l'intérêt du service, il pourra bénéficier du versement d'une indemnité spécifique d'éloignement dans des conditions précisées par un décret.

A l'issue de cette réorganisation, attendue pour début 2006, M. Debussy sera affecté dans une partie de service destinée à être transférée au département ou dans une partie de service destinée à rejoindre la direction interrégionale des routes (DIR).

Dans ce second cas, M. Debussy sera affecté à la DIR, son nouveau service, au 1^{er} janvier 2007. Il restera agent de l'État

Dans le premier cas, M. Debussy se retrouvera dans une situation comparable à celle dans laquelle se trouvait M. Hugo 1 an plus tôt (voir ci avant). Il connaîtra donc des étapes analogues, simplement décalées d'un an environ : le décret de transfert de service sera publié vers mi 2006, suivi de la convention locale dans les trois mois. M. Debussy pourra exercer son droit d'option dans les deux ans. A défaut de décision, il sera placé en situation de détachement sans limitation de durée. Il pourra

se porter candidat sur des postes « État », sauf s'il décide d'intégrer la fonction publique territoriale.

III. G. Sand, adjoint administratif En charge de la gestion des personnels d'exploitation de la DDE :

Mme Sand est susceptible d'être concernée par les transferts, au titre des « fonctions support ». Si elle travaille en DDE article 6, sa situation est en fait assez comparable à celle de C. Debussy : elle sera tout d'abord mise à disposition du département ainsi que les autres agents du bureau du personnel, sans doute par la même convention que C. Debussy. Une fois définie la nouvelle organisation des moyens supports, Mme Sand se positionnera sur un service qui aura soit vocation à rester en DDE, soit participer à une direction interrégionale des routes, soit rejoindre le département. Dans ce dernier cas, elle pourra exercer son droit d'option dans un délai de 2 ans après le décret de transfert (de mi 2006 à mi 2008).

Pendant cette période, il est probable que nombre d'agents transférés n'auront pas opté et seront donc encore gérés selon les règles propres à l'État : aussi, afin de faciliter le travail de Mme Sand, un accord sera cherché au plan local afin de lui permettre d'assurer la gestion de ces agents au sein de la DDE, quand bien même elle aurait déjà exercé son droit d'option.

La plupart des agents concernés par les transferts correspondent aux cas de M. Hugo, de M. Debussy ou de Mme Sand. Mais un certain nombre de leurs collègues sont dans des situations différentes :

IV. S. De Beauvoir agent non titulaire Au bureau du personnel de la DDE

Mme De Beauvoir peut être concernée par les transferts au même titre que sa collègue G. Sand. Les différentes étapes seront les mêmes que pour elle, mais elle ne pourra pas, en revanche, exercer de droit d'option : si après réorganisation du service, elle se trouve dans la partie destinée à être

transférée au Département, elle deviendra personnelle non titulaire de la fonction publique territoriale. Elle conservera les conditions de son contrat conclu avec l'État. La situation de Mme De Beauvoir étant moins cadrée par les textes que pour les personnels titulaires, son cas devrait être examiné avec un soin particulièrement attentif par le Directeur départemental de l'équipement lors de l'étape de réorganisation du service.

V. H. Berlioz travaille au Parc de l'équipement

Bien qu'il travaille sans doute beaucoup pour le département, M Berlioz n'est pas directement concerné par la loi du 13 août : les Parcs ont en effet été explicitement exclus du champ des transferts compte tenu des particularités attachées au système du compte de commerce.

Une commission présidée par M. COURTIAL, maître des requêtes au Conseil État, a été constituée afin de proposer des solutions pour l'évolution des Parcs de l'équipement.

Cette commission qui s'est réunie à plusieurs reprises associe des représentants du Ministère, des départements et des syndicats des personnels. Ses conclusions seront remises au Ministre de l'équipement pour le printemps 2005 et serviront de base aux décisions qui seront arrêtées à l'été.

En définitive :

Tous ces cas, et bien d'autres, seront traités au cas par cas d'ici à 2008 en fonction des situations particulières de chacun et des nécessités professionnelles. Le principe général étant que chaque agent puisse continuer à exercer ses fonctions antérieures, les changements de poste et de lieu géographique devraient être relativement limités pour les personnels des routes et des services support. L'option offerte aux agents transférés entre l'intégration ou le détachement sans limitation de durée, aujourd'hui assez abstraite, sera grandement éclairée par les informations apportées par les départements, qui auront eux-mêmes souvent intérêt à clarifier les termes de ce choix.

Au total, ces processus devraient pouvoir être conduits sans tension, pourvu que le chef de ser-

vice puisse organiser, sous l'autorité du Préfet, et en concertation avec les organisations syndicales, une information très large des agents. Mais au fait, que dire au final du chef de service lui-même dont on attend tant ?

VI. A Dumas, directeur départemental de l'équipement

En charge de mener ces réformes de grande ampleur, M. Dumas ne fait pas partie des agents susceptibles d'être transférés. En revanche, son métier sortira profondément transformé de cette évolution et il peut en concevoir un certain trouble : Il est difficile de conduire une transformation aussi complexe avec la sérénité nécessaire quand on ne perçoit pas clairement son propre avenir personnel.

Une chose est certaine en tous cas : quelles que soient ses fonctions futures, l'expérience qu'A Dumas vit et vivra dans les prochaines années sera l'une des plus riches de sa carrière professionnelle ; elle constituera ensuite une référence de management de premier ordre, exceptionnelle dans le parcours professionnel d'un fonctionnaire, et sera à l'évidence fortement valorisable auprès de multiples employeurs : Etat, collectivités territoriales ou entreprise privée...

EN GUISE DE CONCLUSION TRES PROVISoire...

La réussite des transformations du Ministère passera par l'adhésion de ses agents.

Toute évolution génère des incertitudes, et donc des inquiétudes, qui touchent une grande population. Il est essentiel d'y répondre par un dispositif performant d'information des agents qui s'articulera fortement sur le niveau local, avec la participation active du département.

Au sein de ces agents inquiets se trouvent de nombreux cadres qui sont précisément en charge de conduire ces réformes : la clé du succès résidera dans notre capacité collective à apporter des réponses à chacun, et à traduire une situation très complexe et évolutive en éléments concrets et en choix clairs. ■



Créé en 1991, **Voies Navigables de France (VNF)** est un établissement public national à caractère industriel et commercial. S'appuyant sur 16 services de l'Etat chargés de la navigation (Directions régionales de l'établissement) et 350 agents, VNF gère, pour le compte de l'Etat, la plus grande partie du réseau navigable français et valorise à ce titre un domaine public de 80.000 hectares. Aujourd'hui la Direction du Développement recherche pour **son siège de Béthune (62)** :

Développeur de Projets Domaniaux et Portuaires H/F

CDI - 33/40 K€

Votre Mission : Rattaché au Responsable Division Domaine, vous assurez le suivi de la politique portuaire de l'établissement et vous contribuez aux démarches de diversification de la politique domaniale, au travers de montage de dossiers complexes • A ce titre, vous menez des analyses juridiques et des expertises économiques • Vous participez à de nombreux groupes de travail transversaux • Vous exercez une activité permanente de conseil à nos services régionaux.

Votre Profil : De formation supérieure Bac +4/5, vous maîtrisez les approches économiques et les aspects juridiques de la domanialité • Votre expérience de 5 ans minimum en conception de projets complexes vous a permis de développer votre adaptabilité, votre sens de l'analyse et votre créativité • Vous conciliez rigueur administrative et capacités d'animation.

Candidature : Adressez votre CV + lettre de motivation ss réf : DD21LePCM à :
VNF – DRHPS – 175 rue Boutleux – BP 820 – 62408 BETHUNE
ou par mail à dominique.oxombre@vnf.fr

Le CIADT : un an après

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (Ciadt) du 18 décembre 2003 a été l'occasion pour le Gouvernement d'expliciter la politique qu'il entendait mener dans le domaine des transports, d'approuver les cartes des réseaux d'infrastructures tels qu'il les imagine à l'horizon 2025 et de prendre des mesures concrètes à effet immédiat pour le bon avancement de nombreux projets.

Qu'en est-il un an après ? L'année 2004 a-t-elle été à la hauteur des espoirs suscités ?

Michel VERMEULEN

ICPC 87

DATAR

Conseiller du Délégué à l'aménagement du Territoire
et à l'Action Régionale

Le Ciadt du 18 décembre 2003

Ce Ciadt faisait suite à une année 2003 riche en débats sur les transports, nourris en particulier de quatre rapports publiés au premier semestre de l'année. C'était d'abord le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des finances qui avait examiné avec rigueur, les uns après les autres, les projets d'infrastructure et avait notamment chiffré le besoin supplémentaire de financement nécessaire à leur réalisation. Ce fut le rapport prospectif de la DATAR replaçant les enjeux de la politique des transports dans le long terme et à l'échelle européenne et militant pour une intelligibilité des projets d'infrastructures en termes de réseaux et de fonctionnalités. Ce furent enfin le rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud sur le fret ferroviaire, et celui du sénateur de Rheimont sur le développement du cabotage maritime.

Ces rapports provoquèrent maintes réactions, voire polémiques. Ils suscitérent les conditions d'une réflexion globale sur les transports qui culmina lors de deux débats parlementaires sans vote qui se déroulèrent avant l'été. Députés et sénateurs se sont fortement impliqués dans ces débats souvent nocturnes. Ils manifestèrent tous leur attachement à la poursuite d'une ambitieuse

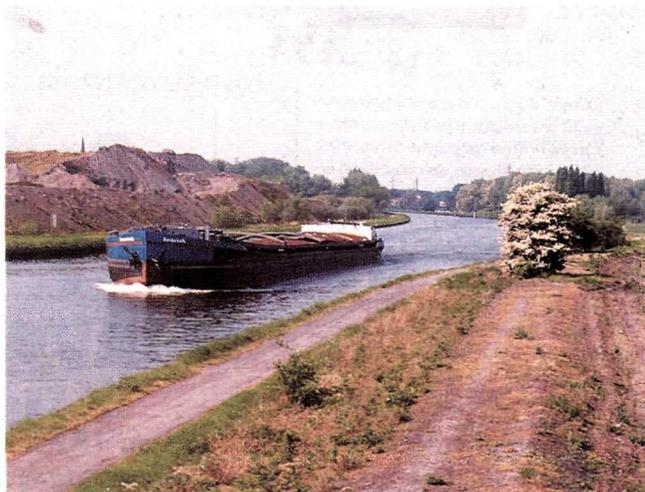


politique d'équipement du pays, tout en reconnaissant que la France n'avait plus à rougir d'un quelconque retard vis-à-vis de ses voisins européens.

L'équation politique était dès lors de trouver une adéquation entre une politique d'équipement ambitieuse et les moyens financiers disponibles, le Gouvernement ayant insisté sur la nécessité de cet équilibre. Sa résolution domina la préparation du Ciadt du 18 décembre 2003.

Le Gouvernement fut ainsi amené à définir des orientations de politique des transports conciliant attractivité des territoires, développement durable et développement économique dans une Europe élargie. Il a approuvé les cartes servant à la planification des infrastructures nationales de transport à long terme (2025), comprenant notamment des lignes ferroviaires à grande vitesse desservant les grandes métropoles, de nouvelles autoroutes, le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe ou encore la mise en place d'autoroutes de la mer destinées à transférer du fret de la route sur des lignes de cabotage maritime.

Pour permettre l'exécution de ce programme ambitieux, le Gouvernement a prévu de constituer un



L'agence de financement des infrastructures de transport de France

Innovation majeure du Ciadt, l'agence de financement des infrastructures de France, l'AFITF, a été effectivement mise en place.

Son décret de création a été publié au Journal officiel du 1er décembre 2004. Son conseil d'administration, composé de douze membres, six représentants de l'Etat, un député, un sénateur, deux élus locaux et deux personnalités qualifiées a été désigné. Parallèlement, dans le cadre de la loi de finances 2005, le Gouvernement a fait adopter un article affectant à cette agence le produit des dividendes, ainsi que les redevances domaniales versés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

établissement public chargé de financer la part de contributions publiques incombant à l'Etat pour la réalisation des infrastructures de transport. Il a précisé que cet établissement recevrait :

- l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières ;
- la redevance domaniale versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- d'éventuelles ressources nouvelles ;
- des dotations budgétaires ;
- le produit éventuel d'emprunts destinés à assurer, si nécessaire, le besoin de financement de l'établissement non couvert par ses autres recettes.

Le principe qui prévaut à la création de cette agence est simple : le transport, en fait la route, doit financer les infrastructures de transports. Pour cela, on peut compter sur la pérennité des ressources issues du système autoroutier. Certes, les dividendes ne sont pas aujourd'hui suffisants, mais ce qui compte c'est leur dynamisme et l'équilibre global que l'on pourra atteindre sur la période de concession des sociétés publiques d'autoroutes. Dès lors, grâce à sa capacité d'emprunt, l'agence permettra de mieux répartir dans le temps cette manne, en mobilisant une partie chaque année. Cependant pour empêcher toute dérive, le Gouvernement a fixé à 7,5 milliards d'euros pour la période 2005-2013 les ressources qu'il entendait consacrer aux grandes infrastructures.

Grâce au maintien des sociétés autoroutières dans le domaine public, l'agence apportera ainsi une réponse pérenne aux réformes, menées dans les années 1990 qui ont notamment rendu nécessaire l'attribution de subventions publiques pour la réalisation des infrastructures ferroviaires et autoroutières dès lors que les recettes tirées de l'exploitation ne permettent pas d'assurer l'amortissement de leur financement.

Véritable refondation des transports ou simples promesses préélectorales, l'éventail des réactions au Ciadt du 18 décembre 2003 montre la sensibilité du thème parmi la population, ou du moins de ses élus.

Dès lors il est intéressant de regarder la situation un an après : des décisions du Ciadt, quelles sont celles qui ont été mises en œuvre, quelles sont celles qui sont pérennes, quelle impulsion le Ciadt a-t-il donnée aux projets d'infrastructures ?

L'agence de financement des infrastructures devrait ainsi être pleinement opérationnelle pour signer son premier chèque le 17 mars 2005 au groupement d'entreprises TP Ferro, titulaire de la concession de la LGV Perpignan-Figueras.

De fait, son budget s'élèvera à 635 millions d'euros en 2005, provenant des dividendes et de des redevances versés par les sociétés d'autoroutes, auxquels viendra s'ajouter une dotation en capital de l'Etat de 200 millions d'euros gagés sur les privatisations à réaliser en 2005. Ces ressources permettront d'assurer le financement de nombreuses infrastructures en 2005, dont en particulier :

- la poursuite de la réalisation du TGV Est-européen et de la concession ferroviaire internationale Perpignan-Figueras, ainsi que l'engagement des travaux des installations ferroviaires terminales de Perpignan ;
- le lancement des travaux de la rénovation de la ligne ferroviaire du Haut-Bugey ;
- la modernisation de la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse ;
- le lancement des travaux des autoroutes A19 Ardenay – Courtenay, et 41 Annecy – Genève ;
- la réalisation des galeries de secours du tunnel Maurice-Lemaire et du tunnel du Fréjus ;
- la poursuite des travaux sur la route Centre Europe Atlantique (RCEA), la RN7 et l'A75 avec notamment la mise en service de la déviation de Lodève et le lancement de la section nouvelle entre Pézenas et l'autoroute A9 ;
- la réalisation des travaux de l'extension des capacités du Pôle Conteneurs du terminal Fos Gravelle du Port Autonome de Marseille ;
- la poursuite des études et travaux de reconnaissance du projet Lyon-Turin (avant projet de référence) et des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire historique Dijon-Modane ;
- la poursuite des études et des travaux préparatoires de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône ;
- le lancement des études d'avant-projet détaillé du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ;
- la poursuite des études des autres LGV, ainsi que du projet de liaison rapide Normandie-Val-de-Seine et du projet de contournement fret de Lyon
- le lancement des études relatives au canal Seine-Nord-Europe et de l'écluse fluviale de Port 2000 au Havre.

Ce faisant, il faut noter que ne lançant pas d'emprunt à long terme en 2005, l'agence ne remplira

pas tout à fait son rôle de lissage des revenus du système autoroutier.

L'avancement des projets d'infrastructures en 2004

Force est de constater que le nombre d'étapes franchies en 2004 dans l'avancement des projets d'infrastructures témoigne, au-delà de la simple continuité des études et travaux engagés les années antérieures, d'une relance de la politique d'infrastructures impulsée par le Ciadt.

Si un projet a bien connu un coup d'accélérateur, c'est bien le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe. En suspend depuis quelques années, écarté en première instance de la liste des grands projets prioritaires européens, il y est aujourd'hui fermement inscrit depuis la décision du Parlement européen du 21 avril 2004 et son maître d'ouvrage, VNF, en a lancé officiellement les études d'avant projet en novembre dernier.

Dans le domaine routier, deux appels d'offres ont été lancés avec succès en vue de la réalisation de l'autoroute A19 entre Artenay et Courtenay, qui s'inscrit dans le système d'autoroutes tangentielles destinées à contourner l'Île de France, et de la réalisation de l'autoroute A41 entre Saint-Julien-en-Genevois et Villy-le-Pelloux, qui facilitera les liaisons entre Annecy et Genève. Le contrat de concession devrait être signé début 2005 pour la première et dans le courant 2005 pour la seconde. Il n'y avait pas eu de tel appel d'offres depuis celui de l'autoroute A28 Rouen-Alençon en 2001.

Les procédures de choix du concessionnaire de l'autoroute A65 entre Langon et Pau se poursuivent. Elles sont innovantes puisque les candidats doivent proposer en janvier 2005 leur scénario concessif, qui servira de base à l'enquête publique.

Le Ciadt avait également annoncé le lancement de l'appel d'offres relatif à l'antenne autoroutière A585 qui reliera Digne à l'autoroute A51. Il aura lieu en 2005.



Signalons également le choix de la bande d'études (bande des "300 mètres") de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne, qui est intervenu le 20 janvier 2004, l'enquête publique de l'autoroute A831 entre Fontenay-le-Comte et Rochefort qui s'est déroulé en janvier et février 2004 et devrait permettre une DUP en 2005, ou le choix, le 5 février 2004, du fuseau de l'A34 entre Charleville-Mézières et la frontière belge qui devrait permettre d'en lancer l'enquête publique début 2005.

Dans le domaine ferroviaire, l'année 2004 connaît elle aussi de fortes avancées des projets, mais est assombrie par l'annonce de surcoûts.

D'un côté, les travaux de la LGV Est se sont poursuivis, marqués par la pose du premier rail le 19 octobre 2004. La signature, le 17 février 2004, du contrat de concession de la section internationale Perpignan-Figuéras a permis l'engagement en simultané des travaux d'une seconde LGV.

Les études des autres LGV ont continué à mobiliser les équipes de RFF. Les études d'avant-projet détaillé de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône s'achèvent et les acquisitions foncières pourront démarrer en 2005, en phase avec l'objectif calendaire fixé en Ciadt d'un lancement des travaux en 2006. La Commission d'enquête publique a rendu un avis favorable sur le projet de contournement de Nîmes et de Montpellier le 22 mars 2004. L'avant-projet sommaire de la LGV Angoulême-Bordeaux a été approuvé le 18 décembre 2003 et son enquête publique devrait démarrer début 2005. L'avant-projet sommaire de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire est en cours de concertation.

L'avant projet sommaire du tunnel de base Lyon-Turin préparé par LTF a été approuvé le 23 décembre 2003. Un mémorandum franco-italien sur le partage du financement par les deux États du projet a été signé le 5 mai 2004.

D'un autre côté, les surcoûts annoncés sur la LGV Est comme sur la LGV Rhin-Rhône, comme les difficultés techniques rencontrées par les descendries du tunnel Lyon-Turin ont rappelé à juste titre combien les objectifs calendaires fixés lors Ciadt et conditionnés à des accords de financement préalables, étaient sensibles au respect des enveloppes financières.

Enfin, RFF a lancé des études préalables au débat public sur de nouveaux projets : LGV PACA, LGV Bordeaux-Toulouse, Interconnexion au Sud de l'Île de France, LGV Paris-Amiens-Calais, LGV Poitiers-Limoges.

Car, s'il est un organisme, qui comme les maîtres d'ouvrage voit sa charge de travail augmenter à la suite du Ciadt du 18 décembre 2003, c'est bien la Commission nationale du débat public.

Le début de l'année 2004 avait vu la conclusion du débat public sur la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique et de celui du contournement de Bordeaux. En 2005 et 2006, ce ne sont pas moins de 8 débats publics qui seront organisés. Ainsi, avec les débats publics sur la LGV Côte d'Azur, sur la desserte multimodale de Toulouse (LGV Bordeaux-Toulouse et aérien), sur la l'autoroute A51, et la consultation en cours sur les sillons rhodanien et languedocien, l'ensemble des régions du Sud de la France vont être amenées à débattre de leurs transports futurs en 2005.

Cela mérite que l'on s'y arrête, c'est en effet le signe d'une évolution profonde des modes de décision en matière de transport.

Une nouvelle planification des transports

Les décisions du Ciadt du 18 décembre 2003, qu'il s'agisse des orientations de politique des transports ou des cartes d'infrastructures à long terme, constituent de facto une planification concurrente au schéma de services collectifs de transport approuvé par décret en avril 2002. Qui plus est, les cartes d'infrastructures reprennent la forme classique des schémas directeurs des années 1980 et 1990.

Les schémas de services collectifs ne furent-ils donc qu'une parenthèse, aujourd'hui refermée par un rassurant retour aux formes passées ? Il n'en est rien. Le Ciadt du 18 décembre 2003 marque une rupture en matière de planification des transports, imperceptible mais néanmoins profonde.

En effet, l'approbation des précédents schémas de transports était indissociable d'une procédure de concertation et de consultation des collectivités locales. Cela était vrai pour les schémas de services collectifs selon une procédure inscrite dans la loi, mais également des schémas sectoriels de la loi Pasqua de 1995 qui n'ont pas vu le jour, ou des schémas directeurs routier ou ferroviaire qui les ont précédés. Tous ces schémas se voulaient comme des projets consensuels et venaient clore des périodes de d'élaboration partagée.

Certes, les quatre rapports publiés au cours du premier semestre 2003 avaient suscité un large débat qui avait culminé à l'Assemblée nationale et au Sénat. Mais pour la première fois, au Ciadt du 18 décembre 2003, une planification des transports a été adoptée sans avoir au préalable recueilli l'avis des collectivités locales sur les projets de documents.

Cette situation n'est ni fortuite, ni le fruit d'un quelconque autoritarisme. Elle est simplement la

conséquence logique de la décentralisation et des nouvelles formes de débat public.

L'existence de documents stratégiques fixant les intentions de l'Etat dans ses domaines de compétence exclusive ou sur les actions qu'il entend promouvoir, reste une nécessité pour répondre à un besoin d'information et de sécurité des collectivités locales, ainsi que des acteurs économiques.

Ils doivent en particulier offrir un cadrage des différents exercices de contractualisation, par exemple à l'occasion de la négociation des contrats de plan ou la déclinaison de la nouvelle politique régionale de l'Union européenne, comme un cadrage des débats publics organisés sur les équipements et infrastructures.

Mais l'approfondissement de la décentralisation conduit néanmoins à repenser le mode de préparation des encadrements politiques qui incombent à l'Etat en trouvant un équilibre adapté entre la nécessaire concertation et la liberté qui garantit sa capacité de régulation.

Ainsi, face à des collectivités locales aux compétences renforcées, l'Etat retrouve son autonomie dans l'affichage de ces intentions, d'autant que ces affichages n'ont plus la même valeur qu'auparavant. Alors que l'inscription d'une infrastructure aux schémas directeurs valait décision de faire, sauf en cas de DUP contraire, ce qui était très rare, son inscription aux cartes du Ciadt du 18 décembre vaut d'abord organisation de débat public. Reste que dans les deux cas, les cartes valent autant par ce qu'elles ne mentionnent pas que par ce qui figure.

Les cartes du 18 décembre 2003 ne sont plus un point d'arrivée, mais un point de départ. Le Ciadt a permis de structurer un débat qui va se poursuivre en région. Ce n'est pas là l'un de ses moindres succès alors que s'approchent des échéances importantes comme la négociation de la future contractualisation entre l'Etat et les régions ou celle des fonds régionaux européens pour la période 2007 – 2013. ■



De nouveaux défis pour Sanef



Grâce à ses 3 500 collaborateurs, le Groupe Sanef finance, construit et exploite les 1 742 km de son réseau, en s'efforçant de remplir au mieux ses engagements de concessionnaire avec l'esprit d'entreprise et sens du client.

*Questions de Laurent Favre (PC 99)
au Directeur Général de Sanef, Henri Jannet (PC 70).*

Les sociétés d'autoroutes ont longtemps été considérées comme un démembrement de l'administration. Cela a-t-il changé ?

Totalement. Avant la réforme autoroutière de 2001 les sociétés d'autoroutes avaient un système comptable particulier, qui conduisait à un résultat structurellement équilibré. Les objectifs financiers étaient uniquement basés sur la capacité à assurer les échéances de la dette, l'objet social des sociétés était limité à la gestion de leur concession, les nouvelles sections étaient attribuées selon une logique géographique, sans aucune mise en concurrence. Tout cela a radicalement changé. Sanef est désormais une société à part entière, ce qui impose une profonde mutation de sa culture et de son organisation. A côté de notre mission de service public et de nos préoccupations de qualité pour nos clients et de respect de l'environnement, s'est ajoutée la problématique de la performance économique. Cette performance doit nous permettre de financer notre développement, puisque notre objet social a été élargi et nous permet notamment de concourir pour les nouvelles concessions en France et à l'étranger.

Comment Sanef s'adapte-t-elle à cette nouvelle concurrence pour les concessions et dans quelle mesure s'ouvre-t-elle à l'international ?

Sanef, forte de son expérience de la construction et de la gestion d'infrastructures, est bien placée dans le champ concurrentiel pour exercer cette activité. Afin de présenter les offres les plus compétitives, nous développons des partenariats avec des entreprises ayant des compétences complémentaires. Notre politique est de trouver les meilleurs partenaires selon les caractéristiques du projet, ce qui nous vaut d'avoir noué des contacts avec un nombre d'acteurs diversifiés, en France et en Europe, de l'entreprise locale de BTP aux grands groupes européens.

Les métiers des sociétés d'autoroutes semblent ne pas évoluer. Les Nouvelles Technologies de l'Information et



de la Communication (NTIC) n'auraient donc eu aucun impact sur vos métiers ?

Au contraire, nos métiers sont dans une phase de profonde mutation :

- technique avec le développement de nouveaux modes de paiement comme le télépéage qui a incité Sanef, leader sur ce marché en France avec 23 % des ventes, à adopter une démarche proactive d'adaptation, tant du point de vue humain que technique ;
- technologique avec l'arrivée de nouveaux moyens de collecte de péage basés sur le positionnement par satellite et le réseau GSM.

La maîtrise de ces NTIC sur son cœur de métier est un défi que Sanef doit relever pour réaliser son ambition d'être un des acteurs majeurs du télépéage en Europe.

Sanef développe et exploite pour ses besoins propres un réseau de télécommunication à hautes performances (Gigabit Ethernet sur fibres optiques). Il permet une gestion à distance d'un nombre croissant d'éléments et demande une adaptation permanente des techniques d'exploitation. Répondant à sa vocation d'aménagement du territoire, Sanef, opérateur télécom, commercialise des services à haut débit auprès des entreprises et des opérateurs.

En conclusion ?

Devant le foisonnement de défis à relever, Sanef s'adapte et prépare l'avenir de ses métiers en développant le travail en mode projet au sein d'équipes réactives de taille réduite dont les responsabilités sont importantes.

Sanef, devenue une entreprise à part entière, vit une phase de changement extrêmement riche où elle doit mettre à profit la diversité des métiers qu'elle maîtrise et développer ses compétences afin de renforcer son ouverture à l'international et anticiper les mutations, comme l'ouverture de son capital par introduction en bourse, qui ne manqueront pas de modifier en profondeur le secteur autoroutier. ■



La Caisse nationale des autoroutes

Créée en 1963, la Caisse nationale des autoroutes est un établissement public administratif qui apporte son concours à huit sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes à péage (SEMCA) pour le financement de la construction et de l'aménagement de leur réseau. Les sociétés concernées sont : ASF et sa filiale ESCOTA, APRR et sa filiale AREA, SANEF et sa filiale SAPN, SFTRF et ATMB.

Le financement des investissements autoroutiers est réalisé par la CNA essentiellement sur le marché obligataire ; par ailleurs, des accords de financement pluriannuels sont conclus avec la Banque européenne d'investissement pour le financement partiel de projets autoroutiers ou de programmes de travaux d'amélioration sur le réseau existant.

D'autre part, depuis 2002, la CNA réalise des emprunts auprès de la Caisse des dépôts et consignations dans le cadre des nouveaux emplois des fonds d'épargne (ressource livret A).

Fin 2004, l'encours de la dette s'établit à 21,1 milliards d'euros dont 81,2 % d'emprunts obligataires; 90,6 % de la dette est à taux fixe, le solde se répartissant entre taux variable (2,8 %), taux révisable (3,6 %) et taux indexé sur l'inflation (3,0 %).

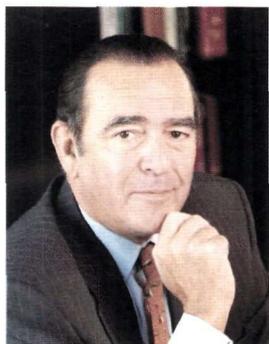
Emetteur dont la signature bénéficie de la notation AAA, la CNA contribue ainsi au développement du maillage autoroutier inscrit dans la politique d'aménagement du territoire et indispensable à la valorisation de la position de la France dans l'espace européen.



Viaduc de Chadon - A89

Rencontre avec le Président Directeur Général d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

Rémy Chardon est le Président Directeur Général d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône qui vient d'être introduit en bourse avec succès. Il nous rappelle les grandes lignes de son métier ainsi que la stratégie de développement du Groupe.



Rémy CHARDON
Président Directeur Général d'APRR



Autoroute A40 Macon - Bellegarde
Photo Dragan Tomitch / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

PCM : Rémy Chardon, pouvez-vous nous présenter le groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône ?

RC : Autoroutes Paris-Rhin-Rhône est le deuxième concessionnaire d'autoroutes en France et le troisième en Europe, tant en termes de taille du réseau exploité que de chiffre d'affaires. Nous avons, en 40 ans construit un réseau de 2 205 km, dont 420 km pour notre filiale AREA. Ce réseau est achevé et il offre une grande visibilité sur l'avenir, puisque nous détenons la concession jusqu'en 2032 et que la croissance du trafic ne s'est jamais démentie.



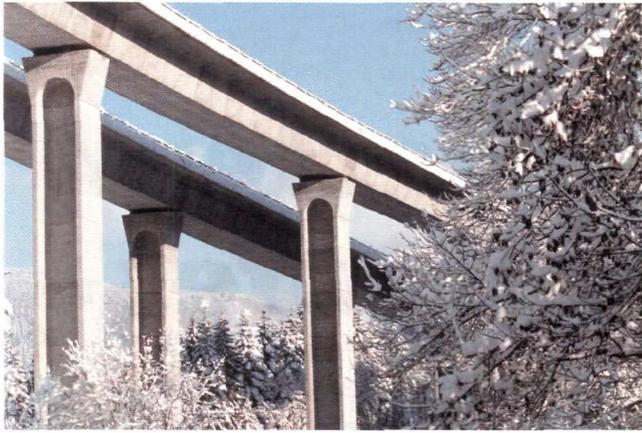
Autoroute A36 Mulhouse - Beaune
Photo Alain Goulard / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

PCM : Quel est le programme d'investissement du Groupe ?

RC : Dans les 5 ans à venir, nous allons engager un peu plus d'1,4 milliard d'euros d'investissements. Pour un quart, ce sont des tronçons neufs de petites longueur (55 km au total) : dans la région lyonnaise, dans l'Allier, au sud de Langres et dans les Alpes. Une autre partie de l'enveloppe, environ 300 millions d'euros sera consacrée à des travaux de mise en sécurité, notamment dans des tunnels situés dans les Vosges et dans les Alpes. Une troisième partie sera consacrée à des élargissements d'autoroutes, par exemple entre Belfort et Montbéliard. Pour le reste, ce sont des aménagements localisés : agrandissements d'aires de stationnement, multiplication des points d'arrêts d'urgence, sans oublier les programmes destinés à améliorer la protection de l'environnement.

PCM : A part le programme d'investissement à long terme, cité dans l'immédiat, à quoi va servir les 1,3 milliard d'euros que vous venez de lever auprès des investisseurs institutionnels et particuliers ?

RC : Cette somme va nous servir à améliorer la structure de bilan et à conserver notre notation de



Autoroute A40 Macon - Bellegarde
Photo Albert Berenguier / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône



Autoroute A77 Dordives - Cosnes sur Loire
Photo Albert Berenguier / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

crédit A stable. Ceci nous permettra de trouver de nouvelles ressources pour notre développement, afin de gagner de nouvelles concessions. Vous savez qu'aujourd'hui, les financements publics ne sont plus ouverts aux sociétés d'autoroutes, lesquelles doivent pourtant pouvoir répondre aux appels d'offres de l'Etat. Enfin, nous verserons à nos actionnaires des dividendes élevés, à hauteur de 70 % de nos résultats, ceci dès l'année prochaine. Cette politique est en ligne avec la stratégie du gouvernement et la création de l'AFITF.

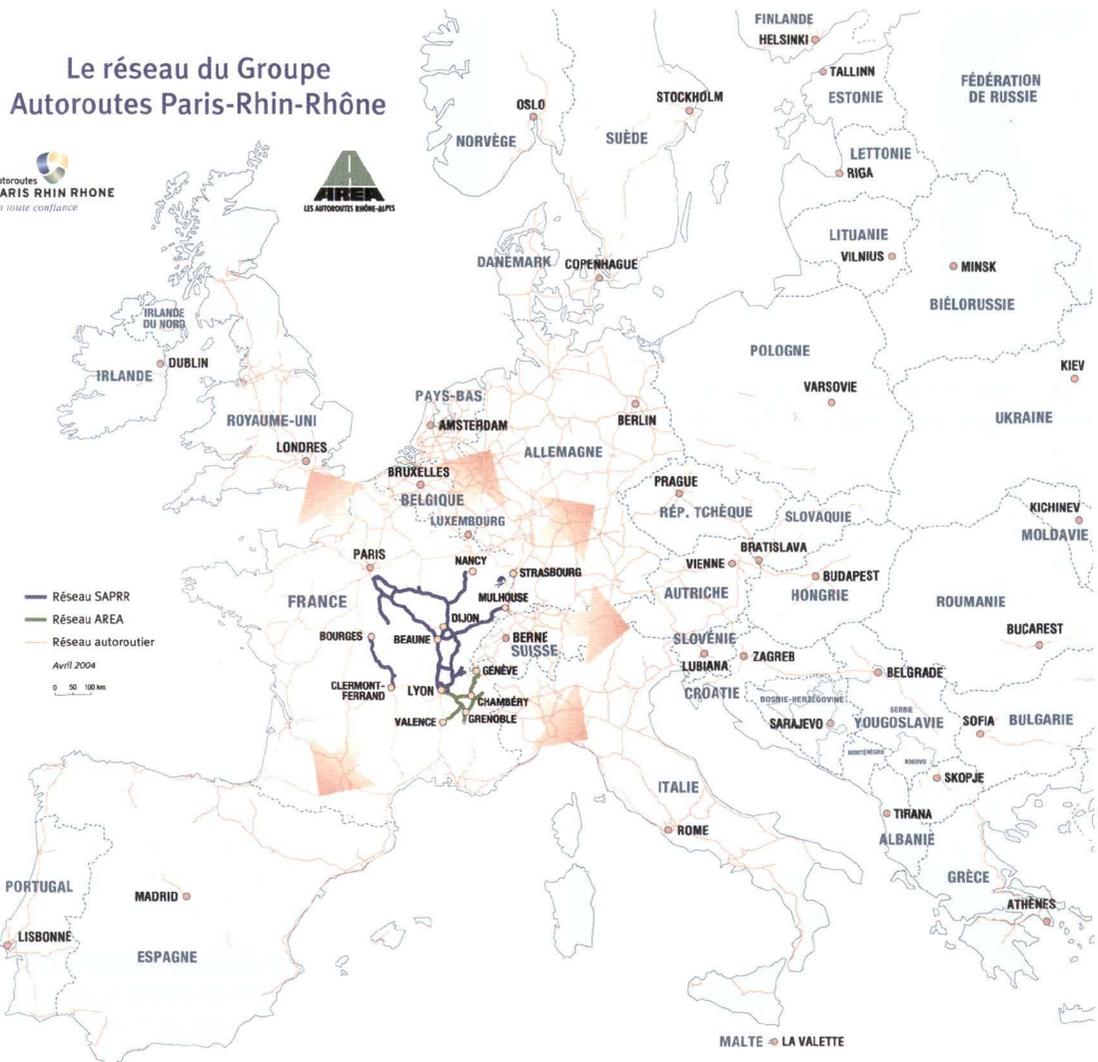
PCM : Pensez-vous à des alliances futures avec des groupes de constructeurs ?

RC : Des partenariats sont régulièrement mis en place dans le cadre de consortiums destinés à répondre à des appels d'offres et dans lesquels nous prendrions en charge l'exploitation. Cette démarche est conduite au cas par cas, sur des bases pragmatiques. En revanche de notre point de vue, je ne crois pas qu'un mariage permanent soit créateur de valeur. ■

Le réseau du Groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

autoroutes
PARIS RHIN RHONE
en toute confiance

AREA
LES AUTOROUTES ALPES ALPES



Extraits de l'allocution de Jacques CHIRAC Président de la République

MILLAU - AVEYRON

MARDI 14 DECEMBRE 2004

[...] Le viaduc de Millau s'inscrit magnifiquement dans cette longue et grande tradition française d'ouvrages d'art audacieux, tradition ouverte au tournant des XIXe et XXe siècles par le grand Gustave Eiffel, auteur, à quelques dizaines de kilomètres d'ici, du viaduc de Garabit. Tradition poursuivie, plus près de nous, avec les ponts de Tancarville, de l'île de Ré et de Normandie. Toutes celles et tous ceux qui le découvrent sont frappés par son élégance, par sa simplicité. Son ampleur et en même temps sa légèreté.

Ce miracle d'équilibre est le fruit de la collaboration entre des hommes d'exception, des hommes de grand talent, aux compétences profondément complémentaires : l'ingénieur, Michel Virlogeux, l'architecte, Lord Norman Foster et le chef d'entreprise, Jean-François Roverato. Plus de mille personnes, issues de tant de corps de métiers, ont participé à la construction du viaduc, dans des conditions de travail souvent très difficiles et parfois risquées. Je veux leur rendre tout d'abord et très particulièrement hommage. Si l'ouvrage qui s'offre aujourd'hui au regard est un ouvrage exceptionnel, le chantier de sa construction le fut tout autant. Un véritable défi aux lois de la gravité et aux vents violents qui s'engouffrent dans la vallée.

[...] Ces prouesses techniques témoignent de la force de l'ingénierie française, du savoir-faire qu'elle exporte partout dans le monde. Je ne citerai qu'un exemple récent, celui du pont de Rion-Anti-Rion en Grèce, qui est l'œuvre d'une autre société qui incarne aussi l'excellence française : Vinci. Il a ouvert le 8 août dernier pour permettre à la flamme olympique de franchir le détroit de Patras. Cette réputation de haut niveau des ouvrages d'art français doit aussi beaucoup à la formation dispensée dans nos écoles d'ingénieurs. A cette occasion, je veux rendre un particulier hommage au prestigieux corps national des ponts et chaussées dont le Conseil général célèbre cette année le bicentenaire. [...]

[...] Le viaduc de Millau est aussi un atout pour l'Aménagement de notre Territoire. Il permettra de franchir la vallée du Tam en quelques minutes au lieu des 3 heures qui étaient parfois nécessaires. L'ouverture de cette voie, la plus directe entre Paris et la Méditerranée, soulagera aussi l'axe rhodanien. Le viaduc s'inscrit ainsi dans une politique constante de désenclavement du Massif central, une politique constante et nécessaire, une politique qui s'est concrétisée par la construction de l'A 89 et de l'A 75 Clermont-Ferrand-Béziers. Mais pour faire face au trafic que le viaduc devrait induire au



sud, l'Etat doit encore réaliser des aménagements : le contournement de Lodève, la section Pézenas - autoroute A 9 près de Béziers et l'A 750 jusqu'à Montpellier. Au-delà du désenclavement du Massif central, la Nation investit dans ses infrastructures et renforce ainsi l'un de ses atouts essentiels pour l'avenir. Car la qualité et la densité de nos liaisons routières et ferroviaires contribuent à faire de la France l'un des premiers pays d'accueil pour les investissements étrangers. A l'heure de la construction européenne, nous devons conforter ces atouts. C'est tout le sens du grand programme d'infrastructures lancé par le gouvernement, à l'initiative de Gilles de Robien, pour l'horizon 2025. Avec ce programme, la France lancera 35 projets d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et fluviales. Ce sont 20 milliards d'euros qui seront engagés à l'horizon 2012. Effort, on peut le dire, sans précédent.

La Nation s'est, en effet, donné les moyens de sa politique, avec la création de l'Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport en France qui bénéficiera des dotations budgétaires nécessaires et des dividendes versés par les sociétés d'autoroute. Elle pourra aussi s'appuyer sur des techniques modernes de financement, notamment les partenariats public-privé, pour lesquels un cadre clair vient d'être arrêté. [...]

[...] Le viaduc de Millau prend place parmi les plus brillants ouvrages de notre génie civil. Il incarne avec éclat l'élan de notre recherche et de notre technologie. Il traduit le dynamisme et la puissance de notre industrie. Il symbolise l'audace maîtrisée et la performance, mise au service du plus grand nombre. [...]

C'est tout cela que représente le viaduc de Millau, un modèle, une tradition, une exigence, une ambition pour la France. ■

Je vous remercie.

Avec GTM Terrassement, chaque chantier bénéficie d'une réponse sur mesure.

Parce que nous savons combien chaque chantier, en fonction de sa nature, de sa situation géographique, de sa taille ou de son cahier des charges, mérite une approche personnalisée, nous adaptons à chaque cas, avec précision et toujours la même exigence, nos méthodes éprouvées, nos matériels les plus innovants. Ainsi, partout, vous bénéficiez de notre savoir-faire reconnu en matière de conception-construction, terrassement, assainissement, génie civil, traitement des sols, minage... **Partout, nous vous proposons des solutions adaptées.**



Une société de VINCI 



Paris Photo - Jacques-Yves Cousteau



GTM Terrassement - 61, avenue Jules-Quentin - 92730 Nanterre Cedex - www.gtm-terrassement.com

Interview de Christian Leyrit



Christian LEYRIT

IGCP 85
Préfet du Val d'Oise
Chef de service des grands travaux DDE Haute-Garonne (85-88)
Directeur des routes de 1989 à 1999
Préfet de la Charente-Maritime de 1994 à 2004

Q : Remontons le temps : dès 1987, on parle déjà d'un axe routier de contournement de la ville, un projet d'Etat, mais fallait-il une autoroute ici ?

R : « Je crois vraiment qu'il fallait faire cette autoroute A75 : le Massif central est très enclavé et, bien entendu, cette autoroute était une autoroute dite d'aménagement du territoire, donc une autoroute gratuite, financée à 100 % par l'Etat, ce qui est évidemment exceptionnel, sans participation des régions d'ailleurs pauvres dans ce territoire ... »

Q : Quand avez-vous pensé pour la première fois à Millau ?

R : « A ce grand viaduc ? Je pense que c'est dans les années 89, 90 parce que c'est là que les grands choix se dessinaient et entre les quatre grandes familles de tracés qui avaient chacune leurs avantages et leurs inconvénients, il y avait la protection de l'environnement, la protection de villages magnifiques dans ce secteur là, et puis il y avait également la distance c'est à dire la bonne desserte de Millau qui était également un facteur de choix et puis la découverte de Millau, et donc, c'est tout un ensemble de facteurs qui ont conduit à ce choix et sur une solution de type médian donc assez proche de Millau, mais là il y avait évidemment une contrainte assez forte parce qu'on était vraiment avec des dénivelés très, très importants : il y avait deux causses distants d'à peu près 2 kilomètres cinq cents à franchir »

Q : L'autoroute viendrait du nord, c'est à dire du causse rouge. Il y avait cette possibilité de franchir la vallée d'un seul jet par le haut, ce qui allait finalement être retenu, mais il y avait aussi une solution basse avec un ouvrage plus modeste au-dessus du Tarn, s'appuyant sur un plateau intermédiaire et finissant en tunnel jusqu'au Larzac :



« La construction des ponts, c'est sans doute l'acte le plus enthousiasmant, je pense, d'un ingénieur ... »

*Un pont qui est détruit,
c'est deux cultures qui s'éloignent ;
un pont qui est construit,
c'est le rapprochement
des hommes ... »*

R : « C'était un choix entre plusieurs ouvrages, tunnel, viaduc ou bien un viaduc unique mais de cause à cause, très haut : c'est ce dernier finalement qui a été retenu.

Les coûts étaient à peu près semblables, et je dois dire que ce choix ne résultait pas de la volonté de l'administration des routes ou des ingénieurs de faire un ouvrage record, c'est, je crois, le choix du tracé qui a induit le choix d'ouvrage »

Q : Mais reprenons l'histoire où nous étions en 1993, alors que l'image du pont multahaubanné sorti des cartons du Setra flotte déjà dans tous les esprits, on croit qu'on est parti pour l'aventure de sa construction. Sur ce, coup de théâtre à la direction des routes, vous remettez en cause cette solution et souhaitez consulter d'autres bureaux d'études et architectes. Pourquoi ce bouleversement des habitudes ?

R : « Les uns et les autres m'ont dit que c'était un ouvrage absolument hors d'échelle et qu'il ne s'agissait absolument pas de faire à une échelle plus grande ce que l'on avait déjà fait mais qu'il s'agissait de faire une oeuvre véritablement unique, et qu'il fallait sans doute au-delà du projet initial de l'administration et du Setra soumettre le projet à la compétition sur des solutions très différentes, et c'est de là qu'est venue l'idée du concours que j'ai dû imposer, d'une certaine manière, parce qu'évidemment ce n'était pas naturel au ministère de l'équipement, il y avait une équipe de grands concepteurs autour de Michel Virlogeux... »

« Assez rapidement d'ailleurs, on a observé que ce concours ne devait pas être un concours d'esquisse, simplement de geste architectural, mais que la complexité, l'idée d'avoir un ouvrage, un tablier à 250 mètres ou 300 mètres au-dessus du Tarn imposait évidemment la question de la faisabilité qui était essentielle et rapidement on s'est aperçu que ça allait être un concours extrêmement difficile à monter, à organiser mais qui devait aller assez loin au niveau des études ».

« Je me souviendrai de ce jury extrêmement riche, avec des personnalités très différentes, mais je crois vraiment que, [et c'est peut-être ça le choix décisif je pense], c'est la prestation de Foster, je crois, qui a été déterminante et que j'ai vraiment très, très fort en mémoire ... »

« Q : 1998 : nouveau rebondissement à la direction des routes : il faut rassembler la bagatelle de 2 milliards de francs pour construire le viaduc. Impossible sur le budget annuel de l'Etat. Donc, on pense à faire appel à une entreprise privée pour construire l'ouvrage. Cela signifie mettre en péage le viaduc pour financer les travaux.

R : A l'époque, j'étais directeur des routes au ministère de l'équipement...

Cet ouvrage était, je crois, assez naturellement fait pour la concession. Le fait que les services de l'Etat, de l'équipement, se soient mobilisés depuis si longtemps sur l'ouvrage, évidemment pour le coup, ça a été un crevé-cœur de devoir le mettre en concession. Pour Georges Gillet, pour d'autres, c'était évidemment très difficile, pour moi aussi, parce que c'était tout de même un grand ouvrage réalisé entièrement par l'Etat, financé entièrement par l'Etat également. Voilà, là aussi, je crois que la raison devait l'emporter ; et si l'on avait poursuivi la voie de la gratuité, je ne sais pas aujourd'hui où en serait ce projet ».

« Q : Sur l'A75, une autoroute gratuite d'aménagement du territoire, la décision de mettre en péage devait être entérinée par le Conseil d'Etat. Le processus d'enquête d'utilité publique est lancé et prend deux ans avant d'aboutir...

R : Certains considéraient que s'il y avait utilité publique sur un ouvrage totalement gratuit, que le fait de le mettre à péage, que l'équilibre et l'intérêt pour la collectivité pouvaient être différents. Et donc il y avait, en plus, un risque sur l'issue de cette nouvelle enquête publique, donc là aussi un nouveau pari, le risque de perdre éventuellement beaucoup de temps encore ... Fort heureusement, l'enquête s'est bien passée.

(NB : Le décret de mise en concession paraît le 20 mai 1998 et la direction des routes lancera les appels d'offres un an plus tard) ■



C'est dans les années 89-90 que l'on a pensé pour la 1^{ère} fois à ce grand Viaduc

Entretien avec Michel Virlogeux



Michel VIRLOGEUX

ICPC 70

1975-94 : Professeur de conception des ponts à l'École spéciale des travaux publics, SETRA, responsable des ouvrages d'arts.

Depuis 1990 Membre associé du conseil pour les applications de l'académie des technologies

1998-2000 : Président de la Fédération Internationale du béton

Concepteur du Pont de Normandie et du Viaduc de Millau, Michel Virlogeux est mondialement connu pour sa participation à de nombreux ouvrages: Le pont Vasco de Gamma au Portugal le pont de Rion-Antinon en Grèce

Eiffage a inauguré le 14 décembre 2004 le viaduc de Millau. Sa conception s'est faite bien des années avant que le projet ne sorte de terre

1. Comment êtes vous arrivés avec votre équipe d'ingénieurs à cette option ? Pourquoi votre projet a-t-il été choisi ?

Le premier problème était le choix du tracé dans un site aussi complexe que celui de Millau. Aucun des premiers tracés envisagés en 1987 ne pouvait convenir, chacun pour des raisons différentes. Le Directeur des Routes, Jean Berthier à l'époque, a alors constitué un comité pluridisciplinaire de quatre experts, Pierre Godin, Marcel Rat, Marc Panet et moi-même, chargé d'évaluer les différentes solutions et le cas échéant d'en proposer d'autres. Un contournement par l'ouest, par Saint-Georges de Luzençon a été suggéré, mais lui aussi présentait de nombreux inconvénients. C'est en mai 1989 que Philippe Gaudemer, qui était en charge des grands projets, nous a demandé s'il n'était pas vraiment possible de passer "au centre", c'est à dire légèrement à l'ouest de Millau.

Nous sommes montés sur le plateau du Larzac, à quelques uns, avec Georges Gillet et Emmanuel Bouchon, et j'ai proposé un tracé, le tracé "bas" qui n'a finalement pas été retenu, avec un pont à haubans classique sur le Tam, un échangeur sur le plateau de France, un grand viaduc courbe pour reprendre de l'altitude et un tunnel dans le Puech du Caussonus pour atteindre le plateau du Larzac. Ce tracé a été amélioré par Marcel Rat et Marc Panet en fonction des contraintes géologiques. Son principal mérite a été de débloquer les esprits, et le CETE d'Aix (je ne

me souviens plus si c'était encore Bruno Daviet ou déjà Jacques Soubeyran) a lancé le pavé dans la mare en se demandant s'il fallait vraiment descendre dans la vallée et s'il ne valait pas mieux rester au niveau des plateaux avec un grand ouvrage de franchissement.

C'est une idée qui avait déjà été plus ou moins évoquée, mais écartée sans réelle réflexion parce que tout le monde imaginait un pont de grande portée pour franchir la partie profonde de la vallée du Tam 700 ou 800 mètres- suspendu ou haubané, avec de très grands pylônes. Une solution inacceptable dans le site.

Et c'est en fonction du site, et en particulier des nombreux méandres du Tam qui masquent la partie profonde de la vallée de la plupart des points de vue, et en particulier de Millau, que j'ai imaginé un pont à travées régulières, traversant l'ensemble de la brèche. Un pont à multiples travées haubanées, car il fallait quand même de grandes portées, au moins de l'ordre de 300 mètres, et rester mince et transparent.

Nous avons établi les premiers dessins Emmanuel Bouchon et moi, sur de multiples sous-variantes de tracé et de profil en long, au début de l'été 1990. Il a fallu plus de 14 ans pour passer du concept à la réalisation, et presque 10 ans d'études avec de multiples étapes intermédiaires et des changements d'orientation.

Pourquoi ce projet a-t-il été choisi par le jury constitué par Christian Leyrit en juillet 1996 ?

Je pense tout simplement parce que c'était le meilleur.

2. Après le travail du concepteur et sa volonté de respecter l'harmonie du paysage, l'association avec l'architecte est la condition indispensable pour mettre en valeur la beauté et la pureté de l'ouvrage, pouvez vous nous parler de votre collaboration avec Lord Foster ?

Travailler avec Lord Foster a été une expérience particulièrement enrichissante, dont toute l'équipe d'ingénieurs dont je faisais partie a tiré de grandes satisfactions.

D'abord parce que Lord Foster est un très grand architecte, sans le moindre doute l'un des plus brillants actuellement. C'est en outre un architecte qui a une excellente perception du comportement des structures et qui sait parfaitement dialoguer avec

les ingénieurs. Je pourrais donner plusieurs exemples de discussions entièrement techniques que nous avons eues, sur le comportement aérodynamique du tablier par exemple, qui ont joué un rôle dans les choix aussi bien techniques qu'architecturaux.

Ce qui a été déterminant, c'est que l'architecture de Foster va totalement dans le sens de l'éthique des ingénieurs. Il recherche la pureté et la simplicité des formes, des formes qui expriment le fonctionnement structurel ; une grande légèreté, la transparence ; le tout avec une grande exigence dans la qualité de tous les détails et le souci d'une excellente inscription dans le site.

Pour ma part je m'efforce de travailler dans le même sens quand je suis associé avec d'autres architectes, en particulier ceux qui sont spécialisés dans ce domaine en France, comme Charles Lavigne, Alain Spielmann, Jean-Vincent Berlottier, Berdj Mikaelian notamment, et plus récemment avec Aymeric Zubléna pour le pont mobile de Rouen.

3. Pouvez vous nous parler de votre rôle auprès d'Eiffage lors de la construction de l'ouvrage ?

Eiffage m'a demandé d'intervenir comme conseiller technique du concessionnaire, la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau. Avant toute chose, je dois dire que je suis extrêmement reconnaissant au Groupe Eiffage de m'avoir embarqué dans son aventure ; sans cela je n'aurais pas pu suivre les études d'exécution et les travaux de cet ouvrage auquel j'ai consacré une grande énergie et beaucoup de temps.

Je suis donc intervenu aux cotés de Marc Legrand et Jean Claude Mutel pour définir des règles de calcul, des essais en soufflerie, discuter avec l'autorité de contrôle. Et en même temps je travaillais avec le constructeur (Eiffage Construction et Eiffel Construction Métallique, Jean-Pierre Martin, Marc Buonomo et Claude Servant) pour donner des recommandations et des avis, proposer des solutions à des problèmes délicats, en liaison bien sûr avec les bureaux d'études de l'entreprise, Greisch, Arcadis, Thalès E&C, Serf et Eiffage lui-même, et avec le maître d'oeuvre principal la SETEC, sans qu'il y ait confusion entre le rôle d'entrepreneur et celui de concessionnaire.

Pour conclure, j'ai eu le sentiment d'avoir autant de responsabilités réelles, j'ai pris autant de plaisir et passé des moments aussi difficiles que lors de la construction du Pont de Normandie où je dirigeais directement l'équipe d'études du maître d'oeuvre.

4. Pouvez revenir sur le rôle de l'ingénieur que vous êtes dans cet art de grand concepteur ?

Depuis une quinzaine d'années on a tendance en France à réduire le rôle des ingénieurs à celui de

calculateurs. Certains ingénieurs me demandent d'ailleurs que ça ! Ce n'est bien évidemment pas mon avis. Les grands ingénieurs sont d'abord des concepteurs. Leur rôle essentiel est d'organiser la matière en fonction des efforts, de faire cheminer les forces dans une structure conçue pour que ce cheminement soit direct et efficace. Ils doivent en même temps rechercher la légèreté, l'élégance et une parfaite inscription dans le site. Ils doivent pour cela s'appuyer sur une grande expérience, regarder ce qui se passe autour d'eux, partout dans le monde, avoir un sens esthétique, savoir dialoguer, pouvoir convaincre... Et finalement diriger la conception des ponts dont ils porteront seuls la responsabilité.

Les plus brillants des ingénieurs-concepteurs que je côtoie, Jorg Schlaich, René Walther, Christian Menn, Jiri Strasky..., passent plus de temps dans les musées, les théâtres et les salles de concert que dans les salles d'ordinateur.



Cette conception du rôle de l'ingénieur n'est en aucune façon incompatible avec une étroite collaboration avec un ou plusieurs architectes. Pour ma part je connais les limites de mes compétences, et je préfère travailler avec un architecte dont je sais qu'il saura bien mieux que moi modeler les formes pour faire jouer l'ombre et la lumière, pour exprimer jusque dans les détails le fonctionnement structurel.

Sans le travail de Lord Foster et de son équipe, le viaduc de Millau serait toujours un pont à haubans à travées multiples, avec sensiblement les mêmes proportions, mais il n'aurait certainement pas cette élégance, cette pureté, cette simplicité. Une simplicité qui donne l'impression qu'il n'y a pas de recherche des formes, qu'elles sont venues directement, naturellement, alors qu'elles résultent d'un énorme travail et d'une constante recherche de la perfection. ■

Interview de Lord Foster

Norman FOSTER

Né à Manchester (nord de l'Angleterre), le 1er juin 1935, il entreprend tardivement, à 21 ans, des études d'architecture dans cette ville, qu'il finance en vendant des glaces ou en travaillant comme videur dans des night-clubs.

Il gagne une bourse pour poursuivre ses études dans la prestigieuse université américaine de Yale, où il est vite repéré et rencontre Richard Rogers, architecte ultérieur du Centre Pompidou à Paris. Avec sa femme, Wendy, et Richard et Sue Rogers, Norman Foster fonde en 1963 le cabinet Team 4, avant de créer Foster Associates en 1967,

renommé plus tard Foster and Partners. L'agence emploie quelque 500 personnes et a travaillé dans 48 pays.

Lord Foster est l'auteur de nombreuses réalisations dans le monde entier. En particulier en Europe, on lui doit la restructuration du Reichstag à Berlin et la passerelle du Millennium à Londres. En France, outre le viaduc de Millau, Norman Foster est l'auteur du nouveau Musée de la Préhistoire des Gorges du Verdon et du Carré d'Art, musée d'art contemporain de Nîmes.

“ Certaines équipes auraient construit un ouvrage héroïque au-dessus de la rivière. Mais cette rivière est très petite. Sa largeur est plus petite que cette pièce. Pas besoin d'un grand ouvrage pour la traverser. Parce qu'il ne s'agit pas de traverser la rivière, c'était le point de vue que nous défendions avec les ingénieurs Il s'agissait de traverser une vallée d'ici à là. C'est un parti pris très fort qui nous a conduit à diviser la travée de façon optimale avec un minimum de colonnes dans la vallée. Autrement dit, ont été retenues la solution la plus élégante, l'intervention la plus minimaliste et la structure la plus fine ... ”

“La forme de ces structures porteuses : à un certain point, vous pouvez voir à travers. Elles doivent avoir la capacité de se mouvoir avec les forces de la nature. Et sur toute cette longueur, en extension comme en contraction, du plus chaud au plus froid, ce pont va bouger d'un mètre, c'est tout à fait significatif ! Aussi, la manière dont vous traitez cette extension et cette contraction tient dans la forme et la conception.”

“ On ne fait pas du monumental pour faire du monumental. Cela ne respecterait pas le paysage. La manière dont vous pouvez le mieux respecter cette



“ Lord Foster et son épouse lors d'une visite de chantier sur le viaduc ”

région de France incroyablement belle, c'est d'intervenir le moins possible. C'est dans l'esprit de notre temps, de travailler aujourd'hui sur la tension, plutôt que sur la compression ”.

“ Certains aspects du pont sont inspirés par l'esthétique de l'expérience de la traversée. Car, sans doute, la solution la plus logique, celle des ingénieurs, est de considérer cette traversée comme parfaitement rectiligne. Mais si vous pensez à votre expérience en tant que conducteur, le mouvement d'une autoroute consiste en une succession de légères courbes qui rendent la conduite plus fluide et rendent la relation au paysage plus fluide. Donc, si vous ou moi regardons ici, nous pouvons voir cette très, très douce courbe. C'est assez subtil, mais, à la fois, tout à fait important. C'est une idée qui a été partagée par tous ceux qui ont travaillé ensemble ”. ■

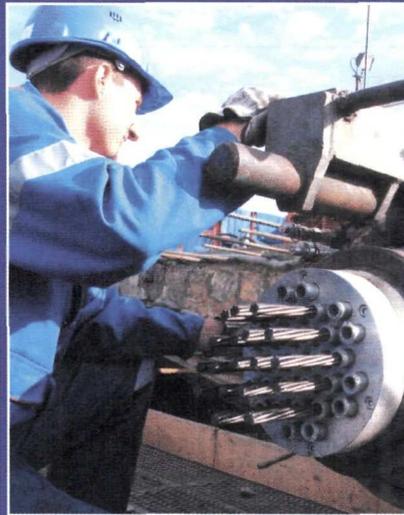


Sols & Structures

Numéro 1 mondial du génie civil spécialisé, le Groupe Freyssinet intervient dans la réalisation, l'amélioration et la pérennisation des structures et des sols.

Leader mondial de la précontrainte et du haubanage, le Groupe est également le spécialiste reconnu des murs en sol renforcé avec l'activité Terre Armée et détient une expertise dans le domaine de l'amélioration des sols, grâce aux procédés exclusifs élaborés par Ménard Soltraitement.

Filiale de Vinci, le N°1 mondial de la construction, le groupe Freyssinet est présent sur tous les continents à travers 70 implantations dans 48 pays.



Freyssinet

1, bis rue du Petit-Clamart

78140 Vélizy

Tél : 01 46 01 84 84

Fax : 01 46 01 85 85

www.freyssinet.com

LE VIADUC DE MILLAU : 1 HEURE DE ROUTE EN MOINS.*

PARIS-PERPIGNAN PAR LE VIADUC DE MILLAU : IL Y A PLUS LONG MAIS C'EST PLUS CHER.



le Viaduc de Millau



* Avec le Viaduc de Millau vous gagnez 1 heure de trajet, soit 1 heure de fatigue en moins ou 1 heure de vacances en plus.
www.leviaducdemillau.com

 **EIFFAGE**

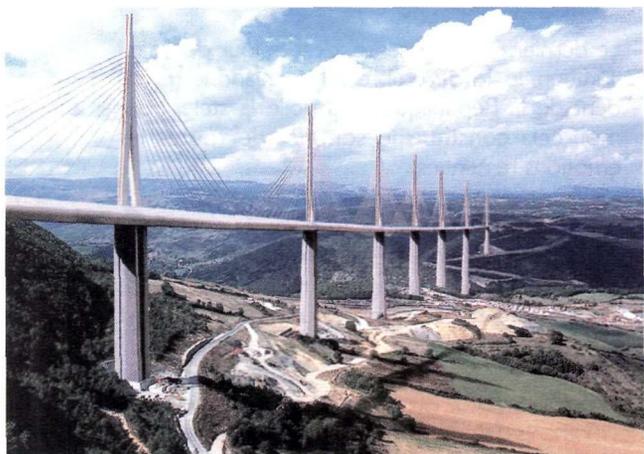
Questions à Jean-François Roverato

Je souhaite rendre un hommage particulier aux services de l'Équipement, à l'Arrondissement Interdépartemental des Ouvrages d'Art (AIOA) de Georges Gillet et aux quatre directeurs des routes, Jean Berthier, qui a proposé le bon tracé, Christian Leyrit qui a eu l'audace de lancer une consultation internationale d'architecture et d'ingénierie, Patrick Gandil qui a organisé la compétition et engagé les travaux et Patrice Parisé qui a mené cette œuvre à bien. Le viaduc de Millau illustre à merveille l'imagination créatrice de Lord Norman Foster et de Michel Virlogeux.



Jean-François ROVERATO
IPC 69
Président Directeur Général du
Groupe Eiffage

I. Que représente pour vous personnellement le viaduc de Millau ?



Tout d'abord le stress de la compétition dont le sommet a été atteint le 8 février 2001 lorsque nous avons « planché » devant la commission d'appel d'offres du viaduc, mais aussi quelques autres moments intenses d'émotion :

“Quelques moments d'émotion profonde dans les deux sens du terme”

- Par exemple la chute de plaques inox pendant certaines phases de lancement, lorsque des mor-

ceaux de métal tombent d'un bon nombre de dizaines de mètres dans la nuit et que l'on arrête le chantier.

- Plus récemment, lors de la mise en place de l'enrobé sur l'une des voies de la chaussée, la dilatation du tablier lorsque la température de celui-ci a dépassé 100°, alors qu'elle n'avait pas dépassé 72° sur le prototype lors des essais, a provoqué un mouvement latéral qui nous a conduit à tout stopper.
- La déformation apparente du toit de la gare de péage par suite d'un assemblage qui n'était pas parfait dans l'alignement des éléments préfabriqués en béton à ultra haute performance, le CERACEM® : nous avons mis en place des « faux cils », c'est-à-dire un capotage en aluminium qui permet de rattraper les imperfections du profil et donc notre usager verra quelque chose de parfaitement linéaire.
- Dernier coup de stress pour la fissure apparue dans le béton du toit de la gare de péage lors de l'injection des gaines des câbles de précontrainte.

Il y a eu dans le déroulement de ce chantier pour tous les responsables concernés, depuis les ouvriers jusqu'à moi-même, des moments de stress, même de peur, mais en sens inverse, il y a eu des moments de satisfaction intense.

“Le Ministre a choisi Eiffage”

- Le premier a été le moment où Gilles Ricono m'a appelé pour me dire : « le Ministre a choisi Eiffage (c'était le 27 février 2001) mais il faut que tu réduises le délai de trois mois », ce que j'ai accepté sous la condition de ne pas être pénalisé dans les trois premiers mois après la date théorique de mise en service de l'ouvrage. Donc, première émotion positive : la signature du contrat.

J'avais voulu que nous puissions répondre seuls à cet appel d'offres. Nous devons nous mobiliser complète-

ment. Nous avons poussé jusqu'à son terme l'étude de la solution béton et de la solution métal et nous avons remis à l'Etat les deux propositions de coût et de délai identiques. Le ministre a choisi la solution métallique.

Le président de la commission m'avait fait le plaisir de me demander mon sentiment : je pensais qu'en terme de sécurité et de respect de l'environnement la solution métallique était meilleure, parce que promener des pièces en béton et des coffrages à 250m du sol est un exercice délicat ; autre avantage de la solution métallique, beaucoup moins de camions remplis de cailloux ont à circuler et 96% des heures de travail sont réalisées au sol (la nuit durant l'été 2003 à cause de la chaleur).

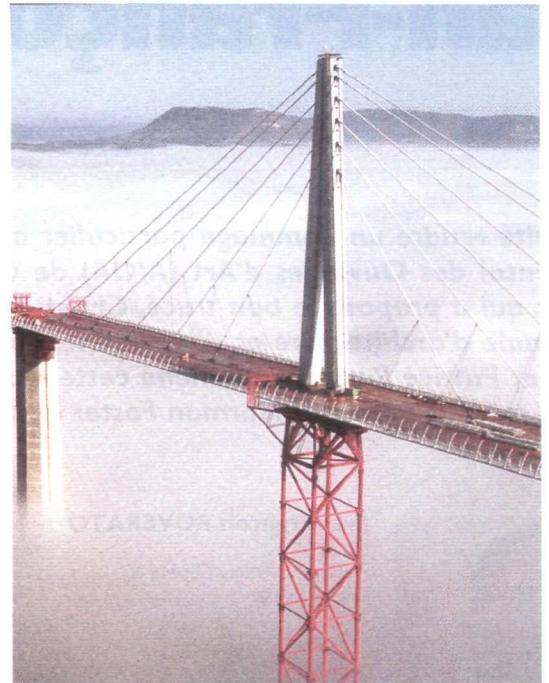


- Deuxième émotion : la signature du contrat de concession. C'était le 30 mai 2001 avec la participation de Jean-Claude Gayssot et après nous avons partagé un déjeuner fort détendu avec le Directeur des Routes. C'était la première fois qu'il s'autorisait à rencontrer un des candidats à la réalisation du viaduc.

En octobre de la même année, nos engins sont arrivés sur le terrain et nous avons travaillé très très vite à partir de la parution du contrat de concession au J.O. du 10 octobre 2001. Le 14 décembre, trois ans jour pour jour avant l'inauguration, la pose de la première pierre a été un très grand moment et je me rappelle que l'actuel Président de la Région Languedoc Roussillon, Georges Freyche, avait renouvelé sa revendication de gratuité de la traversée du viaduc en présence de Jean-Claude Gayssot qui se trouve maintenant son adjoint, comme vice-président chargé de l'aménagement de ladite région.

Puis il y a eu le bon déroulement du coulage du béton des piles. Nous n'étions pas particulièrement inquiets, puisque l'équipe chez nous était calquée, avec le même patron Marc André, sur l'équipe qui avait construit les piles du pont de Normandie, il y a une dizaine d'années. Nous avons pu voir que nous parvenions à prendre le rythme et assurer la qualité de ces piles en coffrage grim pant.

- Le premier lancement du tablier métallique, lancement à blanc au sol, a montré que nous pouvions piloter ce petit monstre qui allait devenir un grand monstre.



- Encore un moment d'émotion quand, à quelques centimètres près, les deux moitiés du tablier se sont rejointes au-dessus du Tarn, en présence du Premier Ministre.

“14 décembre 2004. Déjà 3 ans”

- Le dernier, le plus intense, c'est le jour de l'inauguration, le 14 décembre 2004, quand le (Président de la République) a dévoilé la stèle. Pour moi, cela constitue le sommet de toutes les émotions ressenties.

L'inauguration est intervenue trois ans jour pour jour après la pose de la première pierre par Jean-Claude Gayssot qui a eu le courage de mettre à péage ce viaduc : sans cette décision, aujourd'hui Millau serait dans l'état où nous l'avons trouvée il y a trois ans. Nous avons tous ensemble et grâce à l'appui indéfectible des populations et de leurs élus, fait un travail superbe, eu des moments d'émotions, de peur, de bonheur, avec des alternances de douches chaudes et froides.

2 –Que représente le viaduc de Millau pour EIFFAGE ?

C'est un changement aussi important que le lancement du RES (Rachat d'Entreprise par les Salariés) le 30 novembre 1989 ; ce jour-là, j'ai fait suspendre le cours de Bourse d'Eiffage et j'ai appelé le Président Dejouany pour lui annoncer que Paribas, Total et moi-même lançons une OPA sur Eiffage : j'ai été mal reçu...

Après ce moment intense qui a changé le destin d'Eiffage par son actionariat, je crois que le viaduc



de Millau a été le deuxième grand moment dans la vie du groupe parce que, tant pour la perception d'Eiffage par le public que pour les marchés et les décideurs, il y a avant Millau et après Millau. C'est en effet plus de 500 000 visiteurs qui s'y sont arrêtés, et nous avons embauché 12 hôtesse pour les accueillir alors que nous n'en avions prévu qu'une seule.

“Maintenant Eiffage est connu par le grand public”

Six pages de photos couleurs dans Match, cela ne nous arrivera plus jamais !

Nous avons gagné cette compétition contre l'alliance formidable des deux leaders mondiaux de la construction, alliés eux-mêmes aux deux plus grands concessionnaires autoroutiers du monde (ASF et Autostrade) alliés également à une pléiade d'établissements financiers prestigieux, la Caisse des Dépôts, le Crédit Agricole, les Caisses d'Épargne, le Crédit Lyonnais.

Nous avons gagné contre cette coalition et il est maintenant impossible de soutenir qu'Eiffage n'est pas capable à lui seul de réussir de très grands chantiers. En 2001, certains pensaient qu'Eiffage ne serait pas capable de réaliser l'ouvrage dans le délai et dans le budget ; ils ont depuis avoué qu'ils s'étaient trompés.

Auprès des décideurs, la réalisation de ce projet a apporté un éclairage de modernité et d'esprit d'entreprise ; auprès des marchés financiers, force est de constater qu'aujourd'hui notre valorisation est environ trois fois plus élevée qu'avant l'appel d'offres sur Millau.

A la même époque, nous avons décidé de sortir du RES : la fin du RES a donc coïncidé tout à fait par hasard avec l'attribution du viaduc de Millau !

Récemment, lors d'une rencontre avec le constructeur du stade olympique, nous constatons

“Il n'y a pas eu d'accidents graves ”

qu'à Athènes comme à Millau, il n'y a pas eu d'accidents graves. Tous les hommes qui ont été concernés par le chantier ont été touchés par une espèce de grâce, un sentiment de fierté : ce n'était pas seulement un travail, mais aussi la participation à l'édification d'une cathédrale du 21^e siècle. Pour tous les constructeurs, ce fut un moment magique.



Millau est la seule ville où l'on me reconnaît dans la rue, et c'est toujours avec sympathie que l'on vient me dire bonjour quand je suis à une terrasse de café : que les politiques se rassurent, je n'envisage pas de me présenter aux élections...

“A Millau on vient me dire bonjour”

Le public a adhéré au projet, tout comme la population qui nous a accueillis, encouragés, supportés et foudroyés.

Nous n'avons pas eu à souffrir de polémiques, même les plus virulents détracteurs du viaduc conviennent aujourd'hui qu'il est beau.

Il faut rendre à Lord Norman Foster et à Michel Virlogeux ce qui leur revient : ils ont su imaginer l'ouvrage qui s'intègre parfaitement à l'immuable beauté du site.

Environ 2000 ans après le pont du Gard et 120 ans après le viaduc de Garabit (œuvre de Gustave Eiffel dont nous sommes les héritiers), c'est à notre tour de participer à l'ornement de la région.

“Nous ne pouvions gagner que seuls”

Nous avons le sentiment d'avoir été dignes de nos prédécesseurs lointains et plus proches.

Pour le montage financier, j'ai pensé que nous ne pouvions gagner que si nous étions seuls ; nous ne

nous sommes associés à aucun partenaire entrepreneur ou industriel, sauf Arcelor qui nous a fourni les plaques de métal.

Nous avons donc financé le viaduc avec la trésorerie propre d'Eiffage.

Nous avons mobilisé l'ensemble des compétences du groupe, nos ouvriers, nos ingénieurs qui, avec leurs mains, leurs cerveaux et nos outils, ont coulé le béton des piles, ont soudé puis poussé le tablier métallique, ont mis en place les enrobés et tiré les câbles électriques. Nous avons tout réalisé et n'avons sous-traité que les haubans à Freyssinet, leader mondial de la spécialité qui a fait un excellent travail.

“Si c'était à refaire nous referions de la même façon.”

Le groupe Eiffage s'est pleinement investi. Maintenant, la seule incertitude est le succès commercial ; nous avons prévu dans l'offre un trafic de l'ordre de 10000 véhicules par jour la première année, avec une montée progressive en régime.

Le vrai succès financier pour Eiffage, c'est d'avoir jusqu'ici tenu à 1% près le budget d'origine. Le coût global de l'ensemble de l'investissement est de 400 millions d'euros, alors que la prévision d'origine, il y a 4 ans, était de 396 millions d'euros.

Nous allons faire tous nos efforts pour inciter le maximum de véhicules légers, comme de camions, à venir apprécier la beauté du Massif Central.

Je suis très heureux que nos confrères qui ont réalisé le viaduc de Rion Antirion aient un très grand succès commercial. Ils l'ont bien mérité, car c'est un ouvrage exceptionnel également, et j'espère que nous aussi nous aurons de bonnes surprises du côté trafic : la beauté de notre gare de péage allégera la douleur du paiement de la modique obole de 4.90e (en dehors de juillet et août où le prix sera de 6.50e pour un véhicule léger).

“Eiffage : concessionnaire de plein exercice”

Décembre 2004 36

LE PONT

Nous devenons un concessionnaire de plein exercice alors que depuis plus de 30 ans, nous avons des participations minoritaires dans des concessions autoroutières (Cofiroute et le tunnel Prado Carénage à Marseille).

Je voudrais exprimer ma gratitude aux populations du sud Aveyron. Je crois que ce viaduc tirera le développement de cette région qui a été pendant des décennies quelque peu oubliée par le progrès puisque les activités traditionnelles (il y a 2000 ans les poteries et 50 ans la ganterie) étaient en déclin : grâce au viaduc le tourisme va croître dans cette région qui le mérite par sa beauté naturelle et également ses témoignages architecturaux du passé.

Pour l'avenir, nous devons réussir de la même façon une mobilisation à long terme pour notre prochain défi : la ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueras qui sera ouverte au public le 17 février 2009. Si le défi est comparable, la lisibilité n'est pas la même car il est difficile de passionner un public aussi vaste pour un tunnel que pour un viaduc à 270 m au-dessus du Tam. Pour l'entreprise c'est la même mobilisation, mais l'image médiatique sera plus modeste.

“Millau : un très bon exemple de Partenariat Public Privé”

Nous avons eu depuis l'origine une coopération exemplaire avec tous les services publics et tous les services de l'Etat, mais aussi des collectivités locales. Nous avons eu des interlocuteurs qui ont été certes vigilants, mais ouverts et actifs.



Image de synthèse de la barrière de péage du Viaduc de Millau.

La magie de Millau et notre volonté de bien faire ont entraîné tout le monde. Les autorités préfectorales, judiciaires, l'administration de l'Equipement locale et centrale, les services de l'Industrie comme du Travail, ont tous joué le jeu. Même nos concurrents qui réalisent les tronçons autoroutiers proches du viaduc, nous ont permis de construire la gare de péage dans des conditions plus souples que ce qui résultait de la simple lecture du contrat de concession. Je les en remercie tous. ■

**Eiffage propose d'adresser un DVD sur le Viaduc de Millau.
Il sera envoyé aux intéressés sur leur demande :**

**Eiffage Construction
Service communication
Pierre Marodon : 01.34.65.85.40**

Le hauban Freyssinet : élégance et hautes performances

Pionnier de la technique des haubans, Freyssinet œuvre depuis 30 ans à son perfectionnement, au service des maîtres d'ouvrage, des concepteurs et des constructeurs. Le système proposé par Freyssinet aujourd'hui, fruit des dernières avancées de la technologie, est un système global, qui répond aux exigences modernes de qualité et de durabilité.



Bruno DUPETY

IPC 80

Master of Sciences University of Berkeley

Après avoir effectué deux postes en DDE (Vosges et Rhône) a rejoint Fougerolle en 1987. Ensuite a exercé plusieurs fonctions au sein du Groupe Eiffage, Directeur Régional Nord Pas de Calais, Directeur Général Fougerolle Ballot, Directeur Général Beugnet, Directeur Général Adjoint SAE.

Rejoint Freyssinet International en 1999, en tant que Directeur Général Adjoint en charge du Pole France. Directeur Général en 2001, Président en 2002.

Vendredi 27 août 2004, 12h 04, un court email arrive sur les boîtes mail des principaux dirigeants de Freyssinet : « dernier hauban du viaduc de Millau posé ! » Soulagement, félicitations au chantier qui a deux semaines d'avance sur un délai de douze semaines. Bravo. Tous, nous nous réjouissons de ce nouveau succès, aboutissement de longues années de recherches, d'expériences et de mises au point.



Millau

Histoire : 30 ans d'évolution à longue portée

L'utilisation des torons de précontrainte dans les haubans apparaît sur les ponts de Brotonne, en France, en 1977, et de Rande, en Espagne, en 1978. Les haubans sont alors constitués par un

faisceau de torons parallèles, contenu dans une gaine métallique (Brotonne) ou en polyéthylène (Rande) injectée au coulis de ciment. Au cours des années 1980, la technologie évolue avec la création d'une protection individuelle des armatures et l'amélioration des performances en fatigue des ancrages par clavettes. En 1988, tandis que de nombreux ponts haubanés sont construits aux Etats Unis avec une technologie proche de celle du pont de Brotonne, le pont de Wandre, en Belgique, met en œuvre pour la première fois des haubans à torons individuellement protégés. Puis une nouvelle tendance se dessine avec l'injection des haubans à la cire (second pont sur le Severn en Grande Bretagne, en 1996). Durant les années 1990, la protection individuelle des torons parallèles se complète : la nécessité de réduire le coefficient de traînée des haubans du pont de Normandie conduit à entourer les torons individuellement protégés d'une enveloppe constituée de deux demi-coquilles profilées, munies d'une double hélice. Aujourd'hui cette enveloppe fait place à une gaine continue combinant des fonctions aérodynamiques et esthétiques, assurant de surcroît une protection contre les rayonnements ultraviolets.

Les atouts d'un système de pointe

Les critères de performances que doit nécessairement remplir tout système de haubans aujourd'hui sont nombreux. Une bonne conception d'un tel système exige une parfaite compréhension de toutes ces exigences, en terme de :

- performances mécaniques, résistance à la fatigue due aux charges statiques et dynamiques
- durabilité, protection contre la corrosion, contre les ultraviolets, contre les variations de température
- stabilité dynamique, amortissement des vibrations dues au vent, à la pluie ...
- facilité d'installation et de mise en tension
- maintenance et remplacement

Le hauban Freyssinet HD satisfait à tous ces critères, qui sont définis pour une large part dans les recommandations internationalement reconnues de la CIP (Commission Interministérielle de la Précontrainte, France), du PTI (Post Tensioning Institute, USA), de la Fib (Fédération Internationale du Béton)



Millau

Dans sa partie courante, il est composé d'un faisceau de mono-torons parallèles, pouvant compter jusqu'à 169 torons. Ces mono-torons de diamètre 15,7mm, ont été développés et brevetés pour garantir une excellente durabilité et une protection anti-corrosion optimale. Les sept fils du toron sont galvanisés et isolés entre eux une cire pétrolière. Depuis le milieu des années 1990, le remplissage de cire et l'extrusion de la gaine en polyéthylène haute densité recouvrant les fils sont réalisés dans des conditions thermodynamiques permettant d'obtenir la « semi-adhérence », qui assure au toron une parfaite tenue aux sollicitations thermiques.

L'ancrage de haubans Freyssinet, bloc en acier haute résistance où viennent s'ancrer individuellement les torons au moyen de mors est caractérisé, au niveau de ses performances mécaniques, par deux paramètres principaux : la limite de fatigue et la résistance résiduelle à la rupture après fatigue. Le système a été soumis avec succès à des tests intensifs en traction axiale, combinée à une fatigue transversale, suivis d'essais à la rupture par traction. Ces tests sont réalisés par des laboratoires indépendants.

La durabilité de l'ancrage est étroitement liée à son étanchéité et à sa protection contre la corrosion. Dans le système Freyssinet, l'étanchéité du guide presse-étoupe a résisté, au cours de tests, à une pression d'eau supérieure à 10 bars. L'ancrage a également passé avec succès le test d'étanchéité des recommandations CIP. Confiné dans un tube de 3m, rempli d'eau, l'ensemble ancrage-câbles a subi pendant sept semaines l'assaut répété de cycles de traction et de flexion durant lesquels la température de l'eau variait entre 20°C et 70°C pour simuler les conditions d'environnement réelles du hauban. En fin d'essai, la dissection du câble n'a révélé aucune infiltration d'eau.

L'ingénierie des vibrations de câbles est devenue au cours des dernières années une des grandes compétences de Freyssinet, qui a développé un modèle spécifique pour calculer les besoins en amortissements et dimensionner les amortisseurs les mieux adaptés. Pour chaque projet, l'entreprise réalise un diagnostic précis de la stabilité des haubans et propose une gamme complète de dispositifs anti-vibratoires. Outre les gaines extérieures dont la double hélice permet d'éliminer les vibrations dues aux filets d'eau courant sur les génératrices inférieures et supérieures de la gaine, Freyssinet dispose d'amortisseurs hydrauliques internes au système, ainsi que d'amortisseurs externes qui dissipent l'énergie de vibration directement entre les câbles et le tablier. Enfin pour résorber le phénomène « d'instabilité paramétrique » des haubans, des câbles d'inter-



Panama

connexion continue sur toute leur longueur peuvent être placés de part et d'autre de la nappe de haubans. Ces « aiguilles » équipent le pont de Normandie.

Une efficacité sur chantier exemplaire.

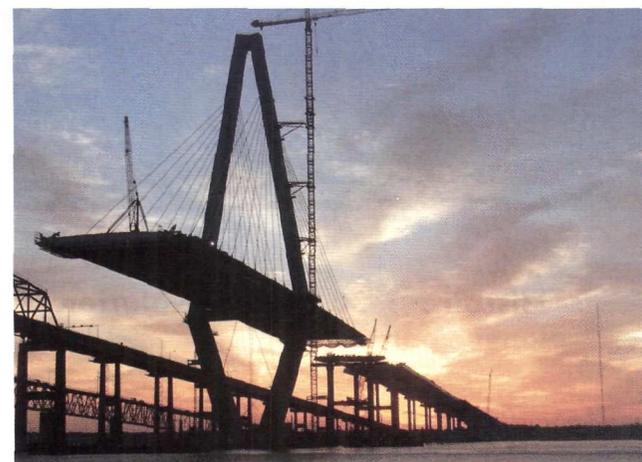
En 2004, les équipes de Freyssinet ont mené avec succès la fourniture et l'installation des haubans de plusieurs ponts majeurs à travers le monde.



Rion Antirion

Millau, bien sûr, déjà évoqué avec ses 154 haubans montés dans le délai record de 10 semaines.

Le Pont du Centenaire sur le Canal de Panama, ouvrage en béton précontraint, construit par encoffrement successif de voussoirs coulés en place, de portée centrale de 420m, comporte 128 haubans. Cet ouvrage a été achevé et ouvert à la circulation le 15 août dernier, jour anniversaire de



Cooper River

l'inauguration du canal le 15 août 1914

Le Pont de Rion Antirion en Grèce, livré par Vinci Construction, entreprise principale, avec 5 mois d'avance le 8 août 2004. Le tablier, mixte acier béton, a été construit à l'avancement au moyen de voussoirs préfabriqués, levés et boulonnés. 368 haubans au total pour un ouvrage dont les travées principales sont longues de 520m.

En cours actuellement, trois ouvrages importants : le



Boyne

pont de Cooper River en Caroline du Sud USA), possède la plus longue travée haubanée des Etats Unis, 472m, 128 haubans ; le pont de l' Orénoque au Venezuela est constitué d'un tablier mixte de deux travées principales de 300m ; le pont de Plock en Pologne, ta-

blier mixte avec une travée principale de 375m.

Sur tous ces chantiers, le système Freyssinet qui ne nécessite pas de moyens de levage particuliers, a permis aux entreprises principales de mener à bien leurs opérations sans souci majeur. Les cycles de construction ont été respectés, voire améliorés. Outre la bonne organisation des équipes, la facilité de montage et le peu d'encombrement nécessaire sur le tablier, la raison principale provient du système Isotension, breveté par Freyssinet, qui permet de réaliser la mise en tension des torons et de la suivre avec précision, tout en poursuivant d'autres phases du cycle de construction.

Des projets d'une rare élégance partout dans le monde

Depuis dix ans, Freyssinet a participé à plus de 80 projets d'ouvrages haubanés dans le monde, ponts de toute sorte, stades, patinoires... Chacun de ces projets porte en lui une histoire, constitue une référence. La beauté de ces ouvrages a largement contribué à leur succès et à leur développement. D'une rare élégance, ils façonnent les paysages, les franchissements de fleuves, ou d'estuaires, ils embellissent les villes et deviennent très souvent un symbole, un signal qui apporte fierté à ses habitants.

Grâce aux progrès et à la fiabilité de sa technologie, Freyssinet est également très fier de participer ainsi au succès grandissant de ces projets. ■



Cooper River

PENSEZ ÉMULSION!



Les émulsions routières offrent un large éventail de solutions économiques pour les travaux neufs et les travaux d'entretien, en milieu urbain ou rural, quels que soient les niveaux de trafic.

Elles présentent de nombreux avantages techniques comme, par exemple, une faible sensibilité à l'humidité du support ou à celle des matériaux associés, ainsi qu'une large plage d'application dans le temps.

QU'EST-CE QU'UNE ÉMULSION ROUTIÈRE ?

QUELS SONT SES DOMAINES D'APPLICATION ?

La SFERB vous propose de découvrir les réponses à ces questions grâce à **4 FICHES THÉMATIQUES** sur l'Environnement, la Sécurité, l'Entretien et l'Économie. Pour recevoir vos fiches d'information, contactez la SFERB.



SECTION DES FABRICANTS D'EMULSIONS ROUTIERES DE BITUME

10, rue Washington - 75008 PARIS

Tél. : 01 44 13 32 90 • Fax : 01 42 25 89 99

Site web : www.usirf.com • E-mail : sferb@usirf.com

Avec GTM Terrassement, chaque chantier bénéficie d'une réponse sur mesure.

Parce que nous savons combien chaque chantier, en fonction de sa nature, de sa situation géographique, de sa taille ou de son cahier des charges, mérite une approche personnalisée, nous adaptons à chaque cas, avec précision et toujours la même exigence, nos méthodes éprouvées, nos matériels les plus innovants. Ainsi, partout, vous bénéficiez de notre savoir-faire reconnu en matière de conception-construction, terrassement, assainissement, génie civil, traitement des sols, minage... **Partout, nous vous proposons des solutions adaptées.**



Une société de VINCI 



Paris Photo - Jacques-Yves Cousteau



GTM Terrassement - 61, avenue Jules-Quentin - 92730 Nanterre Cedex - www.gtm-terrassement.com

Interview de Christian Leyrit



Christian LEYRIT

IGCP 85
Préfet du Val d'Oise
Chef de service des grands travaux DDE Haute-Garonne (85-88)
Directeur des routes de 1989 à 1999
Préfet de la Charente-Maritime de 1994 à 2004

Q : Remontons le temps : dès 1987, on parle déjà d'un axe routier de contournement de la ville, un projet d'Etat, mais fallait-il une autoroute ici ?

R : « Je crois vraiment qu'il fallait faire cette autoroute A75 : le Massif central est très enclavé et, bien entendu, cette autoroute était une autoroute dite d'aménagement du territoire, donc une autoroute gratuite, financée à 100 % par l'Etat, ce qui est évidemment exceptionnel, sans participation des régions d'ailleurs pauvres dans ce territoire ... »

Q : Quand avez-vous pensé pour la première fois à Millau ?

R : « A ce grand viaduc ? Je pense que c'est dans les années 89, 90 parce que c'est là que les grands choix se dessinaient et entre les quatre grandes familles de tracés qui avaient chacune leurs avantages et leurs inconvénients, il y avait la protection de l'environnement, la protection de villages magnifiques dans ce secteur là, et puis il y avait également la distance c'est à dire la bonne desserte de Millau qui était également un facteur de choix et puis la découverte de Millau, et donc, c'est tout un ensemble de facteurs qui ont conduit à ce choix et sur une solution de type médian donc assez proche de Millau, mais là il y avait évidemment une contrainte assez forte parce qu'on était vraiment avec des dénivelés très, très importants : il y avait deux causses distants d'à peu près 2 kilomètres cinq cents à franchir »

Q : L'autoroute viendrait du nord, c'est à dire du causse rouge. Il y avait cette possibilité de franchir la vallée d'un seul jet par le haut, ce qui allait finalement être retenu, mais il y avait aussi une solution basse avec un ouvrage plus modeste au-dessus du Tarn, s'appuyant sur un plateau intermédiaire et finissant en tunnel jusqu'au Larzac :



« La construction des ponts, c'est sans doute l'acte le plus enthousiasmant, je pense, d'un ingénieur ... »

Un pont qui est détruit,
c'est deux cultures qui s'éloignent ;
un pont qui est construit,
c'est le rapprochement
des hommes ... »

R : « C'était un choix entre plusieurs ouvrages, tunnel, viaduc ou bien un viaduc unique mais de cause à cause, très haut : c'est ce dernier finalement qui a été retenu.

Les coûts étaient à peu près semblables, et je dois dire que ce choix ne résultait pas de la volonté de l'administration des routes ou des ingénieurs de faire un ouvrage record, c'est, je crois, le choix du tracé qui a induit le choix d'ouvrage »

Routes : un double mouvement de décentralisation et de modernisation

Un double mouvement de décentralisation et de modernisation des services de l'Etat est engagé dans le domaine des routes. L'Etat s'apprête à transférer environ 20 000 km de routes nationales aux départements pour qu'elles bénéficient d'une gestion de proximité. Les départements sont actuellement consultés sur ce projet. Ils bénéficieront de la totalité des moyens financiers et humains consacrés aujourd'hui par l'Etat à l'entretien du réseau qui leur sera transféré. Parmi les 38 000 km de routes et d'autoroutes qu'il gère actuellement, directement ou au travers de contrats de concession, l'Etat ne va donc conserver que les seuls axes d'intérêt national ou européen. Ce réseau principal totalisera 18 000 km environ, dont 8 000 km d'autoroutes concédées. Pour améliorer la qualité du service rendu à ses utilisateurs (sécurité, information en temps réel, viabilité hivernale, etc.), les services routiers de l'Etat vont être réorganisés. Onze directions interrégionales des routes seront prochainement créées pour gérer les 10 000 km non concédés.



Thierry LOUIS
IGPC 79
Directeur adjoint des Routes



Jérôme AUDHUI
Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat
IEP Paris
Cabinet du Directeur des Routes chargé des relations avec la presse

1. Décentraliser pour mieux répondre aux attentes des usagers locaux

Le principe qui sous-tend la décentralisation consiste à confier le pouvoir de décision à l'échelon de collectivité le mieux placé pour l'exercer.

L'Etat envisage donc de transférer les routes nationales qui présentent un intérêt local prédominant, soit 20 000 km environ, aux départements (lesquels possèdent déjà près de 360 000 km de routes départementales). Cela aura pour effet de rapprocher le niveau de décision des usagers et ainsi d'assurer une meilleure gestion de proximité.

Cette réforme part du constat qu'avec la constitution ces trente dernières années d'un réseau structurant d'autoroutes et de grandes liaisons principales, bon nombre de routes nationales ont perdu leur fonction d'écoulement du trafic de transit. Le réseau autoroutier compte en effet aujourd'hui

près de 11 000 km d'autoroutes en service, dont 8 000 km sous forme de concessions.

Une partie importante des routes nationales présente ainsi désormais un intérêt local marqué. Elles ont de grandes similitudes avec les routes départementales actuelles, tant en termes d'usage qu'en termes de caractéristiques physiques.

2. Maintenir sous la responsabilité de l'Etat le seul réseau structurant

La volonté du législateur a été de maintenir sous la responsabilité de l'Etat le seul réseau principal structurant, essentiel pour l'économie du pays. Ce réseau est notamment constitué des autoroutes et des routes qui accueillent les trafics à longue distance, qui assurent la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques.

Le projet de futur réseau routier national, c'est-à-dire celui relevant de la compétence de l'Etat, comportera environ 18 000 km de routes nationales et d'autoroutes concédées et non concédées. Il a été dessiné en prenant en compte les critères fixés par la loi du 13 août 2004 :

- l'intérêt national, exprimé lors des travaux du Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003
- l'intérêt européen, défini dans le volet routier du réseau trans-européen de transport (RTE-T) adopté par le Parlement européen.
- la cohérence du réseau dans son ensemble.

3. Consulter les départements : la première étape de la décentralisation

Les départements sont actuellement consultés sur ce projet. Cette première étape du processus de

transfert est très importante : elle permettra de choisir le gestionnaire de chaque axe de manière la plus pertinente possible.

Après cette phase de dialogue qui devrait s'achever à la fin du 1er trimestre 2005, et au vu des avis des départements, le Gouvernement prendra un décret en Conseil d'Etat fixant la consistance du futur réseau routier national.

Les premiers transferts de routes nationales aux départements interviendront dès le 1er janvier 2006.

4. Transférer aux départements les moyens humains et financiers

En contrepartie de leurs nouvelles responsabilités, les départements bénéficieront du transfert de la totalité des moyens humains et financiers aujourd'hui affectés à l'entretien des routes qui leur seront transférées.

Les moyens financiers

L'Etat va transférer à l'euro près la totalité des ressources qu'il consacre à la gestion du réseau. Les départements disposeront de moyens financiers strictement identiques à ceux de l'Etat pour l'exercice de leurs nouvelles responsabilités.

Les modalités de ce transfert seront contrôlées par la Commission consultative d'évaluation des charges désormais présidée par un élu. L'ensemble de la procédure de transfert se déroulera sous le contrôle vigilant du Conseil constitutionnel et des juges administratifs. Pour ce qui concerne la construction de nouvelles routes ou la transformation lourde de routes existantes, la loi du 13 août 2004 prévoit explicitement que le financement des opérations inscrites dans les actuels contrats de plan Etat-Régions sera assuré conformément aux engagements financiers pris. Pour les contrats suivants, le principe du décroisement des financements sera appliqué : l'Etat ne participera plus au financement de ce type d'opérations sur les routes nationales transférées et en contrepartie les départements ne le feront plus non plus sur les routes nationales conservées par l'Etat.

Cette solution a fait l'objet de longs débats lors de l'examen du texte de loi au Parlement. Celui-ci l'a finalement considérée comme meilleure que la solution alternative qui aurait pu consister en l'attribution, à chaque département, d'une dotation correspondant à la part moyenne de l'Etat dans les investissements passés effectués sur les routes transférables. En effet, dans cette hypothèse, les effets pervers auraient été notables, effet d'aubaine pour les départements dans lesquels des investissements passés ont été importants et qui auraient beaucoup reçu, indépendamment des investissements restant à faire et effet contraire pour les départements où les investissements passés ont été faibles et qui auraient peu reçu alors que « le reste à faire » est en principe plus important. Par ailleurs, pour respecter l'équilibre global, une telle solution aurait inévitablement conduit à pérenniser le système des financements croisés multiples pour les routes nationales associant, en général, Etat, régions et départements contrairement à l'objectif de simplification poursuivi par la décentralisation. Enfin, et cet argument a été important pour emporter l'adhésion du Parlement, l'analyse de la solution

de « décroisement » Etat/département retenue montre que pour la très grande majorité des départements, l'impact financier positif ou négatif est faible et quasiment nul à l'échelle nationale. Dans les cas de quelques départements – environ une dizaine – où l'impact pourrait être plus important, le Gouvernement a pris l'engagement de trouver des solutions appropriées. Il faut rappeler que ceci ne concerne pas la période actuelle, où les contrats de plan restent en vigueur, ce qui pourra notamment conduire l'Etat à financer des travaux pour des routes transférées aux départements, mais seulement la période qui s'ouvrira à l'issue des actuels contrats.

Il faut enfin souligner que, dès 2005, les fonds de concours que les collectivités apportent à l'Etat aux travaux sur les routes nationales bénéficieront du FCTVA, ce qui représente des montants importants, plus de 100 M€, et satisfait une demande exprimée depuis de très nombreuses années.

Les moyens humains

Les départements vont bénéficier du transfert des services ou parties de services des directions départementales de l'équipement (DDE) qui sont actuellement chargés de l'entretien, de l'exploitation et de l'ingénierie des routes nationales qui leur seront confiées. A la suite des étapes de décentralisation antérieures, 24 000 fonctionnaires de l'Etat travaillent déjà sur les routes départementales, pour le compte des départements. Avec le nouveau transfert, ils seront 30 000 au total.

Ces agents seront désormais placés sous l'autorité directe des conseils généraux et pourront choisir de rejoindre la fonction publique territoriale ou de conserver leur statut de fonctionnaire de l'Etat.

5. Améliorer la qualité du service rendu aux usagers du réseau national en réorganisant les services routiers de l'Etat

Améliorer la qualité du service rendu aux usagers sur le réseau routier national nécessite de réorganiser les services routiers de l'Etat.

Selon le projet de futur réseau routier national, les services de l'Equipement auront demain à gérer, entretenir et aménager environ 10 000 km d'axes routiers structurants (les 8 000 km d'autoroutes formant le complément à 18 000 sont concédés et gérés par des sociétés concessionnaires).

L'organisation actuelle, morcelée en une centaine de structures départementales (au sein des DDE), ne sera plus adaptée.

Pour les itinéraires de grand transit comme les autoroutes ou les routes express, l'échelle du département est devenue insuffisante. Ce qui importe aux usagers de ces itinéraires, c'est que l'état de la route soit homogène, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de discontinuités de service, et qu'ils soient informés et guidés en fonction de l'état de la circulation à 50, 100, 300 km et plus, en aval de leur trajet.

Seule une organisation bien coordonnée permettant d'exploiter le réseau routier par grands itinéraires et s'affranchissant des limites administratives permettra de répondre aux attentes des usagers en matière de sécurité, de viabilité et d'information en temps réel.



Les sections en trait interrompu représentent les tracés de principe d'itinéraires (hors contournements urbains) qui seront incorporés au réseau routier national lorsqu'ils auront été réalisés.

- le projet de futur réseau routier national

Onze directions interrégionales des routes vont donc être créées pour répondre à cet objectif.

Elles comprendront chacune des services de gestion de la route, eux-mêmes organisés en subdivisions et en centres d'entretien et d'intervention répartis le long du réseau tous les 60 km environ. Ces unités seront donc situées au plus près des territoires et assureront l'entretien quotidien des voies, la viabilité hivernale, les interventions de sécurité, etc. Chaque service de gestion de la route pourra également s'appuyer sur un centre d'information et de gestion du trafic.

Les utilisateurs bénéficieront de nombreux avantages liés à cette nouvelle organisation comme par exemple la mise en place de systèmes d'information en temps réel sur les axes structurants (état du trafic, météo...), l'harmonisation de la qualité du réseau sur des axes complets et une meilleure

gestion du calendrier des travaux d'entretien, une efficacité accrue des services de patrouille et des opérations de viabilité hivernale.

Les onze directions interrégionales des routes comprendront également des services qui seront chargés des études et de la supervision des projets neufs. Ces services d'ingénierie seront localisés en fonction des travaux à réaliser.

Par ailleurs, pour piloter les projets routiers neufs, un service de maîtrise d'ouvrage sera mis en place au sein de chaque direction régionale de l'Équipement (DRE). Il sera placé sous l'autorité du directeur régional de l'Équipement, principal interlocuteur de l'exécutif régional pour l'élaboration et l'exécution des volets routiers des contrats de plan Etat-régions, et bénéficiera de l'appui technique des directions interrégionales des routes qui lui fourniront, avec les



Les sections en trait interrompu représentent les tracés de principe d'itinéraires (hors contournements urbains) qui seront incorporés au réseau routier national lorsqu'ils auront été réalisés.

les directions interrégionales des routes

Les préfigurateurs des directions interrégionales des routes :

- M. Daniel Chemin, pour la direction interrégionale des routes Sud-Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement de Midi-Pyrénées,
- M. Alain Decroix, pour la direction interrégionale des routes Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement de Bretagne,
- M. Eric de Balincourt, pour la direction interrégionale des routes Est, auprès du directeur régional de l'équipement de Lorraine,
- M. Xavier Delebarre, pour la direction interrégionale des routes Atlantique, auprès du directeur régional de l'équipement d'Aquitaine,
- M. Christian Duplessis, pour la direction interrégionale des routes Centre-Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement du Limousin,
- M. Olivier Foix, pour la direction interrégionale des routes Massif Central, auprès du di-

- recteur régional de l'équipement d'Auvergne,
- M. Denis Hirsch, pour la direction interrégionale des routes Centre-Est, auprès du directeur régional de l'équipement de Rhône-Alpes,
- M. Alain Journeault, pour la direction interrégionale des routes Méditerranée, auprès du directeur régional de l'équipement de Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- M. Aldo Massa, pour la direction interrégionale des routes Nord, auprès du directeur régional de l'équipement de Nord-Pas-de-Calais,
- M. Gérard Sauzet, pour la direction interrégionale des routes Ile-de-France, auprès du directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France,
- M. François Terrié, pour la direction interrégionale des routes Nord-Ouest, auprès du directeur régional de l'équipement de Haute-Normandie.

centres techniques de l'Équipement (CETE), les prestations d'ingénierie dont il aura besoin. Dans cette nouvelle organisation, les responsabilités de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre seront donc assurées par des services distincts.

Le nombre des directions interrégionales des routes, leur taille et leur configuration ont été définis avant tout dans une logique d'exploitation du réseau par axes. Leurs limites exactes d'intervention seront précisées une fois la consistance du futur réseau définitivement fixée au deuxième semestre 2005.

Pour chacune des directions, un responsable, qui a vocation à en prendre la tête, a été nommé (cf. encadré). Pendant l'année 2005, il sera chargé de pré-

parer concrètement sa mise en place. Durant cette période, il dépendra hiérarchiquement du directeur des routes mais sera placé auprès du directeur régional de l'équipement du siège de la future direction interrégionale des routes. Lorsque cette dernière aura été créée, elle sera partie intégrante de la future direction générale en région correspondant à son siège tout en ayant un statut de service déconcentré et son directeur sera placé sous l'autorité hiérarchique du nouveau directeur général en région

A partir du 1er janvier 2006, les onze directions interrégionales des routes entreront en fonction en s'appuyant, dans un premier temps, sur les structures existantes en directions départementales de l'équipement. ■



Et les hommes dans tout ça ?



Vincent MOTYKA

ICPC 87
Direction du Personnel, des Services et
Modernisation
Budget et contrôle de Gestion
Sous Directeur du Pilotage des services

LES ENJEUX

Parmi les quelque 100.000 agents du Ministère de l'équipement, environ 30.000 sont concernés par les transferts prévus par la loi libertés et responsabilités locales du 13 août 2004⁽¹⁾.

Pour les seules routes, leur nombre est estimé à 29.000, dont 22.000 pour les routes départementales, et 7.000 pour les routes nationales d'intérêt local.

Ces chiffres montrent l'ampleur du transfert d'effectifs que va connaître ce ministère, en nombre comme en pourcentage⁽²⁾.

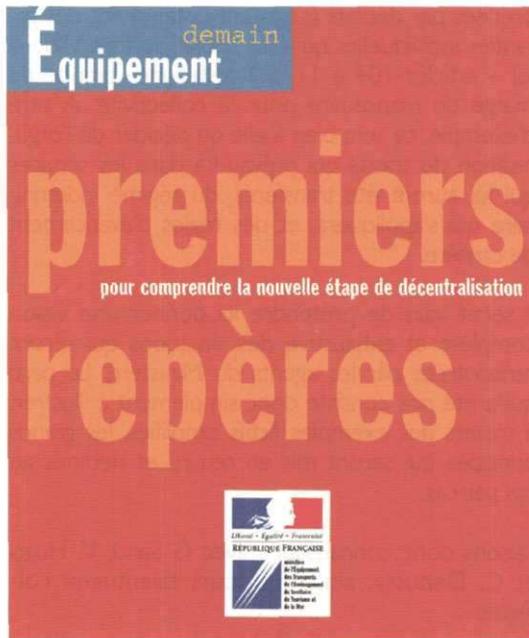
Au-delà des impacts de structure pour le Ministère de l'équipement, la décentralisation sera donc un événement marquant de la vie professionnelle de très nombreux agents.

La préparation, l'accompagnement et le suivi de chacune de ces évolutions individuelles est non seulement un devoir moral, mais c'est aussi une condition de la réussite des réformes en cours.

Ce sera sans doute l'un des chantiers les plus délicats à conduire. En effet, même si le Ministère a connu avec succès une première étape de transfert d'agents, cette nouvelle étape se situera à une échelle beaucoup plus importante que la précédente.

Deux causes principales de complexité apparaissent :

- les calendriers des transferts seront variables selon le domaine concerné et d'une DDE à l'autre, dans la mesure où ils dépendront en partie de chaque collectivité territoriale (la loi ne fixant que des délais au plus tard) : tel est le cas par exemple de la faculté donnée aux collectivités de se porter candidates pour le transfert de certaines infrastructures, ou des durées nécessairement variables de négociation pour mettre au point les différentes conventions signées au niveau local.
- autre source de complexité : les transferts interviendront dans la même période que les deux



Source : Direction du Personnel des services et de la modernisation, avec le concours du service de information et de la communication - MIMOD

autres transformations majeures du Ministère de l'équipement que sont la refondation des nouvelles DDE et la création des services interrégionaux des routes.

UNE INFORMATION INDISPENSABLE, FORTEMENT ARTICULÉE AU NIVEAU LOCAL

Dans un environnement professionnel perturbé qui évoluera profondément et par étapes successives, il est essentiel que chaque agent puisse bien appréhender sa situation personnelle et les choix qui s'offrent à lui. Il disposera pour cela d'une première source d'information de niveau national :

- en consultant sur le site intranet du Ministère un service de « foire aux questions », il pourra prendre connaissance des réponses apportées aux questions qui sont les plus fréquemment posées, classées par grandes rubriques ;
- des plaquettes d'information seront largement diffusées au sein du Ministère. La première d'entre elle vient d'être distribuée.

(1) : Sans compter les délégations de compétence et les expérimentations, étant précisé que celles-ci n'ont quasiment pas d'impact sur les effectifs.

(2) : le Ministère de l'éducation nationale connaîtra des mouvements d'une ampleur encore supérieure en nombre d'agents concernés, mais bien moins importante en proportion.

- Un journal interne mensuel « Equipement demain » diffusé par Internet et imprimé dans les services.

Evidemment, cette information nationale restera assez générale : **c'est seulement au niveau local que des réponses personnalisées et concrètes pourront être apportées aux agents**, qui tiennent compte de la situation individuelle et des spécificités du service. **Elles devront nécessairement être enrichies par des éléments précis émanant de la collectivité territoriale** bénéficiaire du transfert, car si les grands principes sont fixés par la loi et seront précisés par décrets (s'agissant notamment des garanties individuelles qui font l'objet du titre V de la loi – articles 104 à 117), il reste une grande marge de manœuvre pour la collectivité. A titre d'exemple, ce sera bien à elle de décider de l'organisation du travail qui prévaudra dans les services qui lui auront été transférés, du régime indemnitaire qui s'appliquera, et des règles d'avancement de carrière.

Il serait vain de prétendre ici donner une vision complète et exhaustive des situations qui seront rencontrées par les agents du Ministère. Le parti qui a été pris consiste donc simplement à illustrer, à travers des exemples fictifs simplifiés, les grands principes qui seront mis en œuvre et déclinés au cas par cas.

Faisons donc connaissance avec G Sand, V. Hugo et C. Debussy, ainsi que leurs talentueux collègues...

QUELQUES CAS DE FIGURE...

I. V. Hugo, agent d'exploitation en DDE article 7 :

M Hugo travaille déjà entièrement pour le département, dans une structure qui est placée sous l'autorité fonctionnelle du président du conseil général depuis plusieurs années⁽³⁾. Aucune réorganisation n'est donc nécessaire préalablement au transfert. La décentralisation implique essentiellement pour cet agent et ses collègues un changement d'employeur et, éventuellement, un changement de statut. Plus précisément, il est prévu que la partie de service où M. Hugo travaille sera transférée au Département au cours du premier semestre 2005 par un décret de transfert (unique pour toutes les DDE article 7), suivi dans les 3 mois par une convention signée entre le Préfet et le Président du conseil général. Cette convention mentionnera les nom, corps et grade de M Hugo, comme celui de ses collègues.

En tant qu'agent titulaire, M Hugo pourra alors choisir entre 2 possibilités : demander son intégration dans la fonction publique territoriale, ou bien son maintien dans la fonction publique de l'État. **C'est l'exercice du droit d'option.**

Comme son nom l'indique, le droit d'option est un droit : il est fait suite à la demande de M. Hugo dès lors qu'il réunit les conditions pour bénéficier de ce droit (tel n'est pas le cas par exemple de Mme

Sand, agent non titulaire dont nous ferons la connaissance plus tard). Pour exercer ce droit, il disposera de 2 ans à compter de la parution du décret de transfert, soit jusqu'au premier semestre 2007.

Pour effectuer son choix, M. Hugo devra comparer les avantages et inconvénients des deux options qui lui sont proposées. A cette fin, il pourra prendre connaissance des dispositions d'un décret, le décret « d'homologie » ou « d'intégration », qui effectuera une correspondance entre son corps et son grade et celui de la fonction publique territoriale qui l'accueillera (on parle alors de « cadre d'emplois » et non de corps). Ce texte est actuellement en préparation et devrait être publié début 2005.

Des informations sur le cadre d'emploi d'accueil, sur les niveaux de rémunération, les règles de promotion et d'évolution de carrière, seront mises à la disposition de M. Hugo. Le Conseil Général sera incité à compléter ces données générales par toutes celles qui caractérisent la gestion locale des personnels.

Une commission tripartite Etat/département/syndicats⁽⁴⁾, placée sous la présidence des préfets, sera mise en place dès le 1er trimestre 2005. Elle sera un lieu privilégié de concertation, garante du bon déroulement du processus pour les différentes parties et notamment pour tout le personnel concerné par les transferts. Ajoutons enfin que M. Hugo peut, tant qu'il n'a pas exercé son droit d'option, se porter candidat sur les postes ouverts au Ministère de l'équipement correspondant à son corps et à son grade.

S'il choisit d'intégrer la fonction publique territoriale, M. Hugo rejoindra le cadre d'emploi « homologue » à son corps et son grade, et a vocation à poursuivre sa carrière dans la fonction publique territoriale ; il pourra toujours demander à être détaché sur un poste État, mais ce détachement ne sera pas de plein droit.

S'il choisit de rester dans la fonction publique de l'État, il sera placé en position de **détachement sans limitation de durée**, position exorbitante au droit commun dont les caractéristiques seront précisées par un décret attendu début 2005. Dans ce cadre, il poursuivra une double carrière en parallèle dans chacune des deux fonctions publiques, et pourra ultérieurement être candidat sur un poste État ouvert (son détachement cessera alors et il se trouvera en position normale d'activité) ou demander à intégrer la fonction publique territoriale (mais cette intégration n'est alors plus de droit).

S'il n'a pas fait part de son choix à l'issue des deux ans, M Hugo sera placé « par défaut » en position de détachement sans limitation de durée.

(3) : Si M Hugo travaille sur les routes nationales, il est dans une situation analogue à celle de M Debussy (voir ci-après). Pour une DDE en article 7, les effectifs routiers seront donc transférés en deux temps.

(4) : Commission locale de suivi des transferts des services et des personnels

La décentralisation

1^{re} étape : transferts de compétences

> Si la loi a déjà fixé, dans le principe, quelles compétences seront transférées, il reste encore un important travail complémentaire à réaliser : définir leur contour précis et les conditions dans lesquelles ces compétences seront transférées. Ce travail donnera lieu, d'ailleurs, à la publication d'un certain nombre de textes d'application de la loi. Pour que tous les services disposent d'une même base, la définition des missions liées aux compétences relève d'abord d'un cadre national. Des arrêtés ou des conventions seront pris localement afin de fixer la traduction concrète de ce cadre sur le terrain.

2^e étape : transferts de services

> Les services de l'État seront mis à disposition des collectivités dès le transfert des compétences, pour permettre aux collectivités d'exercer leurs nouvelles missions. Cette phase de mise à disposition est transitoire. Sur cette base, tous les services concernés seront réorganisés pour identifier la partie qui sera transférée et des conventions de transfert seront établies localement en application du décret de transfert de ces services. À ce stade, les emplois à transférer seront donc d'ores et déjà identifiés. Des commissions tripartites composées de représentants de l'État, des collectivités territoriales et des personnels, seront créées localement pour être associées à l'élaboration des conventions de transfert. Ces commissions seront des instances de dialogue et de concertation, afin que les transferts s'effectuent dans les meilleures conditions, en particulier pour les agents.

3^e étape : transferts d'emplois et droit d'option

> Le droit d'option consiste, pour un fonctionnaire de l'État dont le service est transféré, à choisir entre la fonction publique territoriale et le maintien au sein de la fonction publique d'État. Le transfert d'emploi n'intervient qu'après la mise en œuvre du droit d'option par l'agent. Celui-ci aura deux ans (à compter de la publication du décret de transfert des services) pour faire son choix. S'il souhaite conserver son statut de fonctionnaire de l'État, il sera placé en position de détachement sans limitation de durée. Si l'agent n'exprime pas son choix dans les délais prévus, il sera également placé en position de détachement sans limitation de durée. Fondés sur les décrets et les conventions locales de transferts des services, les transferts d'emplois s'échelonnent au rythme des décisions administratives prises selon les choix exprimés par les agents lors de l'exercice du droit d'option.

Source : Direction du Personnel des services et de la modernisation, avec le concours du service de information et de la communication - MIMOD

II. C. Debussy, chef d'équipe d'exploitation en DDE article 6 :

A la différence de M Hugo, M. Debussy travaille dans une organisation qui intervient pour le compte de l'État et du département. La procédure s'en trouve compliquée car il faut, dans un premier temps, faire le partage entre les routes nationales qui resteront à l'État et celles qui seront transférées au département. Cette étape de « transfert de compétence » est engagée et devrait se conclure par un décret fixant la constitution du réseau national vers la mi 2005.

Le transfert des routes nationales d'intérêt local sera constaté par un arrêté préfectoral emportant transfert de compétence, le 1er janvier 2006. A cette date, M. Debussy ainsi que tout le personnel de la DDE travaillant sur les routes sera placé en position de **mise à disposition du département** et cela même si M. Debussy travaille sur

des routes nationales structurantes qui ont donc vocation à rester de la compétence de l'État. Cette situation de mise à disposition sera officialisée par la signature d'une convention entre le Préfet et le Président du Conseil, et une décision individuelle de mise à disposition sera prise par le Directeur départemental de l'équipement et notifiée à M. Debussy. Cette situation de mise à disposition modifie la nature des liens juridiques entre le président du Conseil Général et M. Debussy, mais n'a aucune conséquence directe personnelle pour ce dernier : il conserve son statut, son mode de gestion, de notation et de paie.

Parallèlement, les réflexions sur le projet de service de la DDE et la création de la direction interrégionale des routes progresseront : entre la mi 2005 et la mi 2006, les caractéristiques des futurs services routiers devraient pouvoir être présentées aux agents, tant pour les services qui auront vocation à rejoindre ultérieurement le département que

Domaines	Compétences	Services	Agents (fin prévisionnelle d'exercice du droit d'option)
Routes départementales : parties de DDE en art. 7	relèvent déjà du département	1 ^{er} trimestre 2005	1 ^{er} trimestre 2007
Routes départementales : parties de DDE en art. 6	relèvent déjà du département	courant 2006 à début 2007	courant 2008 à début 2009
Routes nationales d'intérêt local	01/01/2006	courant 2006 à début 2007	courant 2008 à début 2009
Aéroports	au plus tard 01/01/2007	au plus tard 01/01/2008	fin 2009
Ports maritimes	au plus tard 01/01/2007	au plus tard 01/01/2008	fin 2009
Voies navigables	sur demande des collectivités volontaires	en moyenne un an après le transfert de compétences	deux ans après la publication du décret de transfert de service
Habitat-logement FSL	01/01/2005	courant 2006	deux ans après la publication du décret de transfert de service

Source : Direction du Personnel des services et de la modernisation, avec le concours du service de information et de la communication - MIMOD

pour ceux qui seront rattachés à la DIR. Sur cette base, des procédures d'affectation des agents seront organisées par le DDE afin de répondre au plus grand nombre de souhaits individuels d'agents (type « bourses aux emplois » par exemple).

La logique est que chaque agent continue d'exercer les mêmes missions qu'avant, au même lieu géographique, mais il peut y avoir des évolutions liées aux choix de l'agent ou à l'intérêt du service. Ainsi, si M. Debussy souhaite changer d'implantation, il pourra se porter candidat sur les postes qui y seront ouverts ; le maximum d'information lui sera apporté pour ce choix, et notamment l'organisation du travail qui prévaudra dans chaque implantation.

Par analogie avec les réorganisations des DDE lors du passage en article 7, on a toutes raisons de penser que les problèmes d'affectation des agents seront peu nombreux. Au cas où M. Debussy devait être affecté dans une nouvelle implantation géographique dans l'intérêt du service, il pourra bénéficier du versement d'une indemnité spécifique d'éloignement dans des conditions précisées par un décret.

A l'issue de cette réorganisation, attendue pour début 2006, M. Debussy sera affecté dans une partie de service destinée à être transférée au département ou dans une partie de service destinée à rejoindre la direction interrégionale des routes (DIR).

Dans ce second cas, M. Debussy sera affecté à la DIR, son nouveau service, au 1^{er} janvier 2007. Il restera agent de l'État

Dans le premier cas, M. Debussy se retrouvera dans une situation comparable à celle dans laquelle se trouvait M. Hugo 1 an plus tôt (voir ci avant). Il connaîtra donc des étapes analogues, simplement décalées d'un an environ : le décret de transfert de service sera publié vers mi 2006, suivi de la convention locale dans les trois mois. M. Debussy pourra exercer son droit d'option dans les deux ans. A défaut de décision, il sera placé en situation de détachement sans limitation de durée. Il pourra

se porter candidat sur des postes « État », sauf s'il décide d'intégrer la fonction publique territoriale.

III. G. Sand, adjoint administratif En charge de la gestion des personnels d'exploitation de la DDE :

Mme Sand est susceptible d'être concernée par les transferts, au titre des « fonctions support ». Si elle travaille en DDE article 6, sa situation est en fait assez comparable à celle de C. Debussy : elle sera tout d'abord mise à disposition du département ainsi que les autres agents du bureau du personnel, sans doute par la même convention que C. Debussy. Une fois définie la nouvelle organisation des moyens supports, Mme Sand se positionnera sur un service qui aura soit vocation à rester en DDE, soit participer à une direction interrégionale des routes, soit rejoindre le département. Dans ce dernier cas, elle pourra exercer son droit d'option dans un délai de 2 ans après le décret de transfert (de mi 2006 à mi 2008).

Pendant cette période, il est probable que nombre d'agents transférés n'auront pas opté et seront donc encore gérés selon les règles propres à l'État : aussi, afin de faciliter le travail de Mme Sand, un accord sera cherché au plan local afin de lui permettre d'assurer la gestion de ces agents au sein de la DDE, quand bien même elle aurait déjà exercé son droit d'option.

La plupart des agents concernés par les transferts correspondent aux cas de M. Hugo, de M. Debussy ou de Mme Sand. Mais un certain nombre de leurs collègues sont dans des situations différentes :

IV. S. De Beauvoir agent non titulaire Au bureau du personnel de la DDE

Mme De Beauvoir peut être concernée par les transferts au même titre que sa collègue G. Sand. Les différentes étapes seront les mêmes que pour elle, mais elle ne pourra pas, en revanche, exercer de droit d'option : si après réorganisation du service, elle se trouve dans la partie destinée à être

transférée au Département, elle deviendra personnel non titulaire de la fonction publique territoriale. Elle conservera les conditions de son contrat conclu avec l'État. La situation de Mme De Beauvoir étant moins cadrée par les textes que pour les personnels titulaires, son cas devrait être examiné avec un soin particulièrement attentif par le Directeur départemental de l'équipement lors de l'étape de réorganisation du service.

V. H. Berlioz travaille au Parc de l'équipement

Bien qu'il travaille sans doute beaucoup pour le département, M Berlioz n'est pas directement concerné par la loi du 13 août : les Parcs ont en effet été explicitement exclus du champ des transferts compte tenu des particularités attachées au système du compte de commerce.

Une commission présidée par M. COURTIAL, maître des requêtes au Conseil État, a été constituée afin de proposer des solutions pour l'évolution des Parcs de l'équipement.

Cette commission qui s'est réunie à plusieurs reprises associe des représentants du Ministère, des départements et des syndicats des personnels. Ses conclusions seront remises au Ministre de l'équipement pour le printemps 2005 et serviront de base aux décisions qui seront arrêtées à l'été.

En définitive :

Tous ces cas, et bien d'autres, seront traités au cas par cas d'ici à 2008 en fonction des situations particulières de chacun et des nécessités professionnelles. Le principe général étant que chaque agent puisse continuer à exercer ses fonctions antérieures, les changements de poste et de lieu géographique devraient être relativement limités pour les personnels des routes et des services support. L'option offerte aux agents transférés entre l'intégration ou le détachement sans limitation de durée, aujourd'hui assez abstraite, sera grandement éclairée par les informations apportées par les départements, qui auront eux-mêmes souvent intérêt à clarifier les termes de ce choix.

Au total, ces processus devraient pouvoir être conduits sans tension, pourvu que le chef de ser-

vice puisse organiser, sous l'autorité du Préfet, et en concertation avec les organisations syndicales, une information très large des agents. Mais au fait, que dire au final du chef de service lui-même dont on attend tant ?

VI. A Dumas, directeur départemental de l'équipement

En charge de mener ces réformes de grande ampleur, M. Dumas ne fait pas partie des agents susceptibles d'être transférés. En revanche, son métier sortira profondément transformé de cette évolution et il peut en concevoir un certain trouble : Il est difficile de conduire une transformation aussi complexe avec la sérénité nécessaire quand on ne perçoit pas clairement son propre avenir personnel.

Une chose est certaine en tous cas : quelles que soient ses fonctions futures, l'expérience qu'A Dumas vit et vivra dans les prochaines années sera l'une des plus riches de sa carrière professionnelle ; elle constituera ensuite une référence de management de premier ordre, exceptionnelle dans le parcours professionnel d'un fonctionnaire, et sera à l'évidence fortement valorisable auprès de multiples employeurs : Etat, collectivités territoriales ou entreprise privée...

EN GUISE DE CONCLUSION TRES PROVISoire...

La réussite des transformations du Ministère passera par l'adhésion de ses agents.

Toute évolution génère des incertitudes, et donc des inquiétudes, qui touchent une grande population. Il est essentiel d'y répondre par un dispositif performant d'information des agents qui s'articulera fortement sur le niveau local, avec la participation active du département.

Au sein de ces agents inquiets se trouvent de nombreux cadres qui sont précisément en charge de conduire ces réformes : la clé du succès résidera dans notre capacité collective à apporter des réponses à chacun, et à traduire une situation très complexe et évolutive en éléments concrets et en choix clairs. ■



Créé en 1991, **Voies Navigables de France (VNF)** est un établissement public national à caractère industriel et commercial. S'appuyant sur 16 services de l'Etat chargés de la navigation (Directions régionales de l'établissement) et 350 agents, VNF gère, pour le compte de l'Etat, la plus grande partie du réseau navigable français et valorise à ce titre un domaine public de 80.000 hectares. Aujourd'hui la Direction du Développement recherche pour **son siège de Béthune (62)** :

Développeur de Projets Domaniaux et Portuaires H/F

CDI - 33/40 K€

Votre Mission : Rattaché au Responsable Division Domaine, vous assurez le suivi de la politique portuaire de l'établissement et vous contribuez aux démarches de diversification de la politique domaniale, au travers de montage de dossiers complexes • A ce titre, vous menez des analyses juridiques et des expertises économiques • Vous participez à de nombreux groupes de travail transversaux • Vous exercez une activité permanente de conseil à nos services régionaux.

Votre Profil : De formation supérieure Bac +4/5, vous maîtrisez les approches économiques et les aspects juridiques de la domanialité • Votre expérience de 5 ans minimum en conception de projets complexes vous a permis de développer votre adaptabilité, votre sens de l'analyse et votre créativité • Vous conciliez rigueur administrative et capacités d'animation.

Candidature : Adressez votre CV + lettre de motivation ss réf : DD21LePCM à :
VNF – DRHPS – 175 rue Boutleux – BP 820 – 62408 BETHUNE
ou par mail à dominique.oxombre@vnf.fr

Le CIADT : un an après

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (Ciadt) du 18 décembre 2003 a été l'occasion pour le Gouvernement d'explicitier la politique qu'il entendait mener dans le domaine des transports, d'approuver les cartes des réseaux d'infrastructures tels qu'il les imagine à l'horizon 2025 et de prendre des mesures concrètes à effet immédiat pour le bon avancement de nombreux projets.

Qu'en est-il un an après ? L'année 2004 a-t-elle été à la hauteur des espoirs suscités ?

Michel VERMEULEN

ICPC 87

DATAR

Conseiller du Délégué à l'aménagement du Territoire
et à l'Action Régionale

Le Ciadt du 18 décembre 2003

Ce Ciadt faisait suite à une année 2003 riche en débats sur les transports, nourris en particulier de quatre rapports publiés au premier semestre de l'année. C'était d'abord le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des finances qui avait examiné avec rigueur, les uns après les autres, les projets d'infrastructure et avait notamment chiffré le besoin supplémentaire de financement nécessaire à leur réalisation. Ce fut le rapport prospectif de la DATAR replaçant les enjeux de la politique des transports dans le long terme et à l'échelle européenne et militant pour une intelligibilité des projets d'infrastructures en termes de réseaux et de fonctionnalités. Ce furent enfin le rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud sur le fret ferroviaire, et celui du sénateur de Richemont sur le développement du cabotage maritime.

Ces rapports provoquèrent maintes réactions, voire polémiques. Ils suscitérent les conditions d'une réflexion globale sur les transports qui culmina lors de deux débats parlementaires sans vote qui se déroulèrent avant l'été. Députés et sénateurs se sont fortement impliqués dans ces débats souvent nocturnes. Ils manifestèrent tous leur attachement à la poursuite d'une ambitieuse



politique d'équipement du pays, tout en reconnaissant que la France n'avait plus à rougir d'un quelconque retard vis-à-vis de ses voisins européens.

L'équation politique était dès lors de trouver une adéquation entre une politique d'équipement ambitieuse et les moyens financiers disponibles, le Gouvernement ayant insisté sur la nécessité de cet équilibre. Sa résolution domina la préparation du Ciadt du 18 décembre 2003.

Le Gouvernement fut ainsi amené à définir des orientations de politique des transports conciliant attractivité des territoires, développement durable et développement économique dans une Europe élargie. Il a approuvé les cartes servant à la planification des infrastructures nationales de transport à long terme (2025), comprenant notamment des lignes ferroviaires à grande vitesse desservant les grandes métropoles, de nouvelles autoroutes, le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe ou encore la mise en place d'autoroutes de la mer destinées à transférer du fret de la route sur des lignes de cabotage maritime.

Pour permettre l'exécution de ce programme ambitieux, le Gouvernement a prévu de constituer un



L'agence de financement des infrastructures de transport de France

Innovation majeure du Ciadt, l'agence de financement des infrastructures de France, l'AFITF, a été effectivement mise en place.

Son décret de création a été publié au Journal officiel du 1er décembre 2004. Son conseil d'administration, composé de douze membres, six représentants de l'Etat, un député, un sénateur, deux élus locaux et deux personnalités qualifiées a été désigné. Parallèlement, dans le cadre de la loi de finances 2005, le Gouvernement a fait adopter un article affectant à cette agence le produit des dividendes, ainsi que les redevances domaniales versés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

établissement public chargé de financer la part de contributions publiques incombant à l'Etat pour la réalisation des infrastructures de transport. Il a précisé que cet établissement recevrait :

- l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières ;
- la redevance domaniale versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- d'éventuelles ressources nouvelles ;
- des dotations budgétaires ;
- le produit éventuel d'emprunts destinés à assurer, si nécessaire, le besoin de financement de l'établissement non couvert par ses autres recettes.

Le principe qui prévaut à la création de cette agence est simple : le transport, en fait la route, doit financer les infrastructures de transports. Pour cela, on peut compter sur la pérennité des ressources issues du système autoroutier. Certes, les dividendes ne sont pas aujourd'hui suffisants, mais ce qui compte c'est leur dynamisme et l'équilibre global que l'on pourra atteindre sur la période de concession des sociétés publiques d'autoroutes. Dès lors, grâce à sa capacité d'emprunt, l'agence permettra de mieux répartir dans le temps cette manne, en mobilisant une partie chaque année. Cependant pour empêcher toute dérive, le Gouvernement a fixé à 7,5 milliards d'euros pour la période 2005-2013 les ressources qu'il entendait consacrer aux grandes infrastructures.

Grâce au maintien des sociétés autoroutières dans le domaine public, l'agence apportera ainsi une réponse pérenne aux réformes, menées dans les années 1990 qui ont notamment rendu nécessaire l'attribution de subventions publiques pour la réalisation des infrastructures ferroviaires et autoroutières dès lors que les recettes tirées de l'exploitation ne permettent pas d'assurer l'amortissement de leur financement.

Véritable refondation des transports ou simples promesses préélectorales, l'éventail des réactions au Ciadt du 18 décembre 2003 montre la sensibilité du thème parmi la population, ou du moins de ses élus.

Dès lors il est intéressant de regarder la situation un an après : des décisions du Ciadt, quelles sont celles qui ont été mises en œuvre, quelles sont celles qui sont pérennes, quelle impulsion le Ciadt a-t-il donnée aux projets d'infrastructures ?

L'agence de financement des infrastructures devrait ainsi être pleinement opérationnelle pour signer son premier chèque le 17 mars 2005 au groupement d'entreprises TP Ferro, titulaire de la concession de la LGV Perpignan-Figueras.

De fait, son budget s'élèvera à 635 millions d'euros en 2005, provenant des dividendes et de des redevances versés par les sociétés d'autoroutes, auxquels viendra s'ajouter une dotation en capital de l'Etat de 200 millions d'euros gagés sur les privatisations à réaliser en 2005. Ces ressources permettront d'assurer le financement de nombreuses infrastructures en 2005, dont en particulier :

- la poursuite de la réalisation du TGV Est-européen et de la concession ferroviaire internationale Perpignan-Figueras, ainsi que l'engagement des travaux des installations ferroviaires terminales de Perpignan ;
- le lancement des travaux de la rénovation de la ligne ferroviaire du Haut-Bugey ;
- la modernisation de la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse ;
- le lancement des travaux des autoroutes A19 Ardenay – Courtenay, et 41 Annecy – Genève ;
- la réalisation des galeries de secours du tunnel Maurice-Lemaire et du tunnel du Fréjus ;
- la poursuite des travaux sur la route Centre Europe Atlantique (RCEA), la RN7 et l'A75 avec notamment la mise en service de la déviation de Lodève et le lancement de la section nouvelle entre Pézenas et l'autoroute A9 ;
- la réalisation des travaux de l'extension des capacités du Pôle Conteneurs du terminal Fos Gravelle du Port Autonome de Marseille ;
- la poursuite des études et travaux de reconnaissance du projet Lyon-Turin (avant projet de référence) et des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire historique Dijon-Modane ;
- la poursuite des études et des travaux préparatoires de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône ;
- le lancement des études d'avant-projet détaillé du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ;
- la poursuite des études des autres LGV, ainsi que du projet de liaison rapide Normandie-Val-de-Seine et du projet de contournement fret de Lyon
- le lancement des études relatives au canal Seine-Nord-Europe et de l'écluse fluviale de Port 2000 au Havre.

Ce faisant, il faut noter que ne lançant pas d'emprunt à long terme en 2005, l'agence ne remplira

pas tout à fait son rôle de lissage des revenus du système autoroutier.

L'avancement des projets d'infrastructures en 2004

Force est de constater que le nombre d'étapes franchies en 2004 dans l'avancement des projets d'infrastructures témoigne, au-delà de la simple continuité des études et travaux engagés les années antérieures, d'une relance de la politique d'infrastructures impulsée par le Ciadt.

Si un projet a bien connu un coup d'accélérateur, c'est bien le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe. En suspend depuis quelques années, écarté en première instance de la liste des grands projets prioritaires européens, il y est aujourd'hui fermement inscrit depuis la décision du Parlement européen du 21 avril 2004 et son maître d'ouvrage, VNF, en a lancé officiellement les études d'avant projet en novembre dernier.

Dans le domaine routier, deux appels d'offres ont été lancés avec succès en vue de la réalisation de l'autoroute A19 entre Artenay et Courtenay, qui s'inscrit dans le système d'autoroutes tangentielles destinées à contourner l'Île de France, et de la réalisation de l'autoroute A41 entre Saint-Julien-en-Genevois et Villy-le-Pelloux, qui facilitera les liaisons entre Annecy et Genève. Le contrat de concession devrait être signé début 2005 pour la première et dans le courant 2005 pour la seconde. Il n'y avait pas eu de tel appel d'offres depuis celui de l'autoroute A28 Rouen-Alençon en 2001.

Les procédures de choix du concessionnaire de l'autoroute A65 entre Langon et Pau se poursuivent. Elles sont innovantes puisque les candidats doivent proposer en janvier 2005 leur scénario concessif, qui servira de base à l'enquête publique.

Le Ciadt avait également annoncé le lancement de l'appel d'offres relatif à l'antenne autoroutière A585 qui reliera Digne à l'autoroute A51. Il aura lieu en 2005.



Signalons également le choix de la bande d'études (bande des "300 mètres") de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne, qui est intervenu le 20 janvier 2004, l'enquête publique de l'autoroute A831 entre Fontenay-le-Comte et Rochefort qui s'est déroulé en janvier et février 2004 et devrait permettre une DUP en 2005, ou le choix, le 5 février 2004, du fuseau de l'A34 entre Charleville-Mézières et la frontière belge qui devrait permettre d'en lancer l'enquête publique début 2005.

Dans le domaine ferroviaire, l'année 2004 connaît elle aussi de fortes avancées des projets, mais est assombrie par l'annonce de surcoûts.

D'un côté, les travaux de la LGV Est se sont poursuivis, marqués par la pose du premier rail le 19 octobre 2004. La signature, le 17 février 2004, du contrat de concession de la section internationale Perpignan-Figuéras a permis l'engagement en simultané des travaux d'une seconde LGV.

Les études des autres LGV ont continué à mobiliser les équipes de RFF. Les études d'avant-projet détaillé de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône s'achèvent et les acquisitions foncières pourront démarrer en 2005, en phase avec l'objectif calendaire fixé en Ciadt d'un lancement des travaux en 2006. La Commission d'enquête publique a rendu un avis favorable sur le projet de contournement de Nîmes et de Montpellier le 22 mars 2004. L'avant-projet sommaire de la LGV Angoulême-Bordeaux a été approuvé le 18 décembre 2003 et son enquête publique devrait démarrer début 2005. L'avant-projet sommaire de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire est en cours de concertation.

L'avant projet sommaire du tunnel de base Lyon-Turin préparé par LTF a été approuvé le 23 décembre 2003. Un mémorandum franco-italien sur le partage du financement par les deux États du projet a été signé le 5 mai 2004.

D'un autre côté, les surcoûts annoncés sur la LGV Est comme sur la LGV Rhin-Rhône, comme les difficultés techniques rencontrées par les descendries du tunnel Lyon-Turin ont rappelé à juste titre combien les objectifs calendaires fixés lors Ciadt et conditionnés à des accords de financement préalables, étaient sensibles au respect des enveloppes financières.

Enfin, RFF a lancé des études préalables au débat public sur de nouveaux projets : LGV PACA, LGV Bordeaux-Toulouse, Interconnexion au Sud de l'Île de France, LGV Paris-Amiens-Calais, LGV Poitiers-Limoges.

Car, s'il est un organisme, qui comme les maîtres d'ouvrage voit sa charge de travail augmenter à la suite du Ciadt du 18 décembre 2003, c'est bien la Commission nationale du débat public.

Le début de l'année 2004 avait vu la conclusion du débat public sur la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique et de celui du contournement de Bordeaux. En 2005 et 2006, ce ne sont pas moins de 8 débats publics qui seront organisés. Ainsi, avec les débats publics sur la LGV Côte d'Azur, sur la desserte multimodale de Toulouse (LGV Bordeaux-Toulouse et aérien), sur la l'autoroute A51, et la consultation en cours sur les sillons rhodanien et languedocien, l'ensemble des régions du Sud de la France vont être amenées à débattre de leurs transports futurs en 2005.

Cela mérite que l'on s'y arrête, c'est en effet le signe d'une évolution profonde des modes de décision en matière de transport.

Une nouvelle planification des transports

Les décisions du Ciadt du 18 décembre 2003, qu'il s'agisse des orientations de politique des transports ou des cartes d'infrastructures à long terme, constituent de facto une planification concurrente au schéma de services collectifs de transport approuvé par décret en avril 2002. Qui plus est, les cartes d'infrastructures reprennent la forme classique des schémas directeurs des années 1980 et 1990.

Les schémas de services collectifs ne furent-ils donc qu'une parenthèse, aujourd'hui refermée par un rassurant retour aux formes passées ? Il n'en est rien. Le Ciadt du 18 décembre 2003 marque une rupture en matière de planification des transports, imperceptible mais néanmoins profonde.

En effet, l'approbation des précédents schémas de transports était indissociable d'une procédure de concertation et de consultation des collectivités locales. Cela était vrai pour les schémas de services collectifs selon une procédure inscrite dans la loi, mais également des schémas sectoriels de la loi Pasqua de 1995 qui n'ont pas vu le jour, ou des schémas directeurs routier ou ferroviaire qui les ont précédés. Tous ces schémas se voulaient comme des projets consensuels et venaient clore des périodes de d'élaboration partagée.

Certes, les quatre rapports publiés au cours du premier semestre 2003 avaient suscité un large débat qui avait culminé à l'Assemblée nationale et au Sénat. Mais pour la première fois, au Ciadt du 18 décembre 2003, une planification des transports a été adoptée sans avoir au préalable recueilli l'avis des collectivités locales sur les projets de documents.

Cette situation n'est ni fortuite, ni le fruit d'un quelconque autoritarisme. Elle est simplement la

conséquence logique de la décentralisation et des nouvelles formes de débat public.

L'existence de documents stratégiques fixant les intentions de l'Etat dans ses domaines de compétence exclusive ou sur les actions qu'il entend promouvoir, reste une nécessité pour répondre à un besoin d'information et de sécurité des collectivités locales, ainsi que des acteurs économiques.

Ils doivent en particulier offrir un cadrage des différents exercices de contractualisation, par exemple à l'occasion de la négociation des contrats de plan ou la déclinaison de la nouvelle politique régionale de l'Union européenne, comme un cadrage des débats publics organisés sur les équipements et infrastructures.

Mais l'approfondissement de la décentralisation conduit néanmoins à repenser le mode de préparation des encadrements politiques qui incombent à l'Etat en trouvant un équilibre adapté entre la nécessaire concertation et la liberté qui garantit sa capacité de régulation.

Ainsi, face à des collectivités locales aux compétences renforcées, l'Etat retrouve son autonomie dans l'affichage de ces intentions, d'autant que ces affichages n'ont plus la même valeur qu'auparavant. Alors que l'inscription d'une infrastructure aux schémas directeurs valait décision de faire, sauf en cas de DUP contraire, ce qui était très rare, son inscription aux cartes du Ciadt du 18 décembre vaut d'abord organisation de débat public. Reste que dans les deux cas, les cartes valent autant par ce qu'elles ne mentionnent pas que par ce qui figure.

Les cartes du 18 décembre 2003 ne sont plus un point d'arrivée, mais un point de départ. Le Ciadt a permis de structurer un débat qui va se poursuivre en région. Ce n'est pas là l'un de ses moindres succès alors que s'approchent des échéances importantes comme la négociation de la future contractualisation entre l'Etat et les régions ou celle des fonds régionaux européens pour la période 2007 – 2013. ■



De nouveaux défis pour Sanef



Grâce à ses 3 500 collaborateurs, le Groupe Sanef finance, construit et exploite les 1 742 km de son réseau, en s'efforçant de remplir au mieux ses engagements de concessionnaire avec l'esprit d'entreprise et sens du client.

*Questions de Laurent Favre (PC 99)
au Directeur Général de Sanef, Henri Jannet (PC 70).*

Les sociétés d'autoroutes ont longtemps été considérées comme un démembrement de l'administration. Cela a-t-il changé ?

Totalement. Avant la réforme autoroutière de 2001 les sociétés d'autoroutes avaient un système comptable particulier, qui conduisait à un résultat structurellement équilibré. Les objectifs financiers étaient uniquement basés sur la capacité à assurer les échéances de la dette, l'objet social des sociétés était limité à la gestion de leur concession, les nouvelles sections étaient attribuées selon une logique géographique, sans aucune mise en concurrence. Tout cela a radicalement changé. Sanef est désormais une société à part entière, ce qui impose une profonde mutation de sa culture et de son organisation. A côté de notre mission de service public et de nos préoccupations de qualité pour nos clients et de respect de l'environnement, s'est ajoutée la problématique de la performance économique. Cette performance doit nous permettre de financer notre développement, puisque notre objet social a été élargi et nous permet notamment de concourir pour les nouvelles concessions en France et à l'étranger.

Comment Sanef s'adapte-t-elle à cette nouvelle concurrence pour les concessions et dans quelle mesure s'ouvre-t-elle à l'international ?

Sanef, forte de son expérience de la construction et de la gestion d'infrastructures, est bien placée dans le champ concurrentiel pour exercer cette activité. Afin de présenter les offres les plus compétitives, nous développons des partenariats avec des entreprises ayant des compétences complémentaires. Notre politique est de trouver les meilleurs partenaires selon les caractéristiques du projet, ce qui nous vaut d'avoir noué des contacts avec un nombre d'acteurs diversifiés, en France et en Europe, de l'entreprise locale de BTP aux grands groupes européens.

Les métiers des sociétés d'autoroutes semblent ne pas évoluer. Les Nouvelles Technologies de l'Information et



de la Communication (NTIC) n'auraient donc eu aucun impact sur vos métiers ?

Au contraire, nos métiers sont dans une phase de profonde mutation :

- technique avec le développement de nouveaux modes de paiement comme le télépéage qui a incité Sanef, leader sur ce marché en France avec 23 % des ventes, à adopter une démarche proactive d'adaptation, tant du point de vue humain que technique ;
- technologique avec l'arrivée de nouveaux moyens de collecte de péage basés sur le positionnement par satellite et le réseau GSM.

La maîtrise de ces NTIC sur son cœur de métier est un défi que Sanef doit relever pour réaliser son ambition d'être un des acteurs majeurs du télépéage en Europe.

Sanef développe et exploite pour ses besoins propres un réseau de télécommunication à hautes performances (Gigabit Ethernet sur fibres optiques). Il permet une gestion à distance d'un nombre croissant d'éléments et demande une adaptation permanente des techniques d'exploitation. Répondant à sa vocation d'aménagement du territoire, Sanef, opérateur télécom, commercialise des services à haut débit auprès des entreprises et des opérateurs.

En conclusion ?

Devant le foisonnement de défis à relever, Sanef s'adapte et prépare l'avenir de ses métiers en développant le travail en mode projet au sein d'équipes réactives de taille réduite dont les responsabilités sont importantes.

Sanef, devenue une entreprise à part entière, vit une phase de changement extrêmement riche où elle doit mettre à profit la diversité des métiers qu'elle maîtrise et développer ses compétences afin de renforcer son ouverture à l'international et anticiper les mutations, comme l'ouverture de son capital par introduction en bourse, qui ne manqueront pas de modifier en profondeur le secteur autoroutier. ■



La Caisse nationale des autoroutes

Créée en 1963, la Caisse nationale des autoroutes est un établissement public administratif qui apporte son concours à huit sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes à péage (SEMCA) pour le financement de la construction et de l'aménagement de leur réseau. Les sociétés concernées sont : ASF et sa filiale ESCOTA, APRR et sa filiale AREA, SANEF et sa filiale SAPN, SFTRF et ATMB.

Le financement des investissements autoroutiers est réalisé par la CNA essentiellement sur le marché obligataire ; par ailleurs, des accords de financement pluriannuels sont conclus avec la Banque européenne d'investissement pour le financement partiel de projets autoroutiers ou de programmes de travaux d'amélioration sur le réseau existant.

D'autre part, depuis 2002, la CNA réalise des emprunts auprès de la Caisse des dépôts et consignations dans le cadre des nouveaux emplois des fonds d'épargne (ressource livret A).

Fin 2004, l'encours de la dette s'établit à 21,1 milliards d'euros dont 81,2 % d'emprunts obligataires; 90,6 % de la dette est à taux fixe, le solde se répartissant entre taux variable (2,8 %), taux révisable (3,6 %) et taux indexé sur l'inflation (3,0 %).

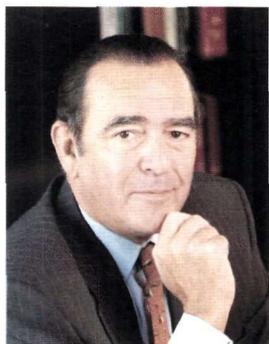
Emetteur dont la signature bénéficie de la notation AAA, la CNA contribue ainsi au développement du maillage autoroutier inscrit dans la politique d'aménagement du territoire et indispensable à la valorisation de la position de la France dans l'espace européen.



Viaduc de Chadon - A89

Rencontre avec le Président Directeur Général d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

Rémy Chardon est le Président Directeur Général d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône qui vient d'être introduit en bourse avec succès. Il nous rappelle les grandes lignes de son métier ainsi que la stratégie de développement du Groupe.



Rémy CHARDON
Président Directeur Général d'APRR



Autoroute A40 Macon - Bellegarde
Photo Dragan Tomitch / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

PCM : Rémy Chardon, pouvez-vous nous présenter le groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône ?

RC : Autoroutes Paris-Rhin-Rhône est le deuxième concessionnaire d'autoroutes en France et le troisième en Europe, tant en termes de taille du réseau exploité que de chiffre d'affaires. Nous avons, en 40 ans construit un réseau de 2 205 km, dont 420 km pour notre filiale AREA. Ce réseau est achevé et il offre une grande visibilité sur l'avenir, puisque nous détenons la concession jusqu'en 2032 et que la croissance du trafic ne s'est jamais démentie.



Autoroute A36 Mulhouse - Beaune
Photo Alain Goulard / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

PCM : Quel est le programme d'investissement du Groupe ?

RC : Dans les 5 ans à venir, nous allons engager un peu plus d'1,4 milliard d'euros d'investissements. Pour un quart, ce sont des tronçons neufs de petites longueur (55 km au total) : dans la région lyonnaise, dans l'Allier, au sud de Langres et dans les Alpes. Une autre partie de l'enveloppe, environ 300 millions d'euros sera consacrée à des travaux de mise en sécurité, notamment dans des tunnels situés dans les Vosges et dans les Alpes. Une troisième partie sera consacrée à des élargissements d'autoroutes, par exemple entre Belfort et Montbéliard. Pour le reste, ce sont des aménagements localisés : agrandissements d'aires de stationnement, multiplication des points d'arrêts d'urgence, sans oublier les programmes destinés à améliorer la protection de l'environnement.

PCM : A part le programme d'investissement à long terme, cité dans l'immédiat, à quoi va servir les 1,3 milliard d'euros que vous venez de lever auprès des investisseurs institutionnels et particuliers ?

RC : Cette somme va nous servir à améliorer la structure de bilan et à conserver notre notation de



Autoroute A40 Macon - Bellegarde
Photo Albert Berenguier / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône



Autoroute A77 Dordives - Cosnes sur Loire
Photo Albert Berenguier / Autoroutes Paris-Rhin-Rhône

crédit A stable. Ceci nous permettra de trouver de nouvelles ressources pour notre développement, afin de gagner de nouvelles concessions. Vous savez qu'aujourd'hui, les financements publics ne sont plus ouverts aux sociétés d'autoroutes, lesquelles doivent pourtant pouvoir répondre aux appels d'offres de l'Etat. Enfin, nous verserons à nos actionnaires des dividendes élevés, à hauteur de 70 % de nos résultats, ceci dès l'année prochaine. Cette politique est en ligne avec la stratégie du gouvernement et la création de l'AFITF.

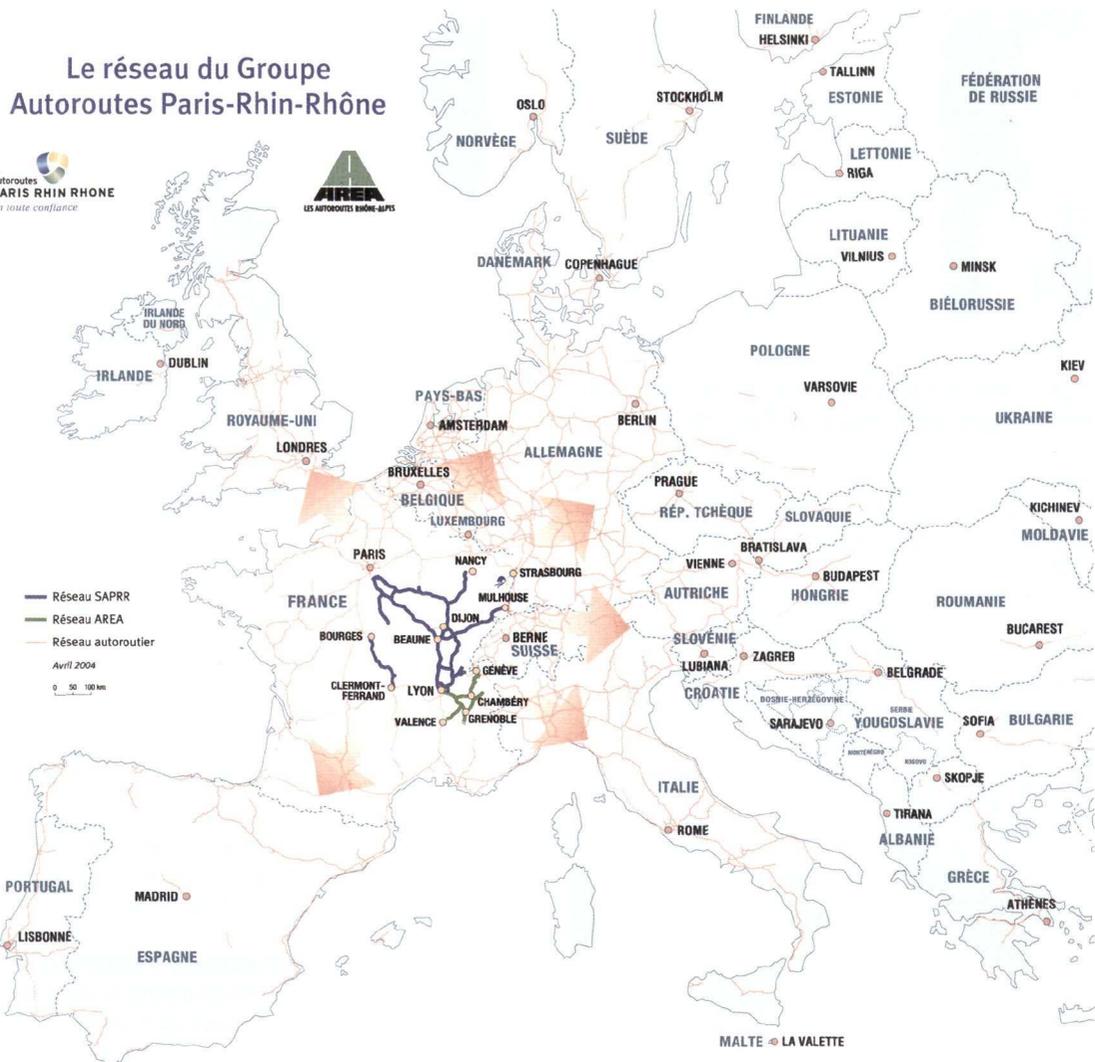
PCM : Pensez-vous à des alliances futures avec des groupes de constructeurs ?

RC : Des partenariats sont régulièrement mis en place dans le cadre de consortiums destinés à répondre à des appels d'offres et dans lesquels nous prendrions en charge l'exploitation. Cette démarche est conduite au cas par cas, sur des bases pragmatiques. En revanche de notre point de vue, je ne crois pas qu'un mariage permanent soit créateur de valeur. ■

**Le réseau du Groupe
Autoroutes Paris-Rhin-Rhône**

autoroutes
PARIS RHIN RHONE
en toute confiance

AREA
LES AUTOROUTES ALPES ALPES



— Réseau SAPRR
— Réseau AREA
— Réseau autoroutier
Avril 2004
0 50 100 km

Extraits de l'allocution de Jacques CHIRAC Président de la République

MILLAU - AVEYRON

MARDI 14 DECEMBRE 2004

[...] Le viaduc de Millau s'inscrit magnifiquement dans cette longue et grande tradition française d'ouvrages d'art audacieux, tradition ouverte au tournant des XIXe et XXe siècles par le grand Gustave Eiffel, auteur, à quelques dizaines de kilomètres d'ici, du viaduc de Garabit. Tradition poursuivie, plus près de nous, avec les ponts de Tancarville, de l'île de Ré et de Normandie. Toutes celles et tous ceux qui le découvrent sont frappés par son élégance, par sa simplicité. Son ampleur et en même temps sa légèreté.

Ce miracle d'équilibre est le fruit de la collaboration entre des hommes d'exception, des hommes de grand talent, aux compétences profondément complémentaires : l'ingénieur, Michel Virlogeux, l'architecte, Lord Norman Foster et le chef d'entreprise, Jean-François Roverato. Plus de mille personnes, issues de tant de corps de métiers, ont participé à la construction du viaduc, dans des conditions de travail souvent très difficiles et parfois risquées. Je veux leur rendre tout d'abord et très particulièrement hommage. Si l'ouvrage qui s'offre aujourd'hui au regard est un ouvrage exceptionnel, le chantier de sa construction le fut tout autant. Un véritable défi aux lois de la gravité et aux vents violents qui s'engouffrent dans la vallée.

[...] Ces prouesses techniques témoignent de la force de l'ingénierie française, du savoir-faire qu'elle exporte partout dans le monde. Je ne citerai qu'un exemple récent, celui du pont de Rion-Anti-Rion en Grèce, qui est l'œuvre d'une autre société qui incarne aussi l'excellence française : Vinci. Il a ouvert le 8 août dernier pour permettre à la flamme olympique de franchir le détroit de Patras. Cette réputation de haut niveau des ouvrages d'art français doit aussi beaucoup à la formation dispensée dans nos écoles d'ingénieurs. A cette occasion, je veux rendre un particulier hommage au prestigieux corps national des ponts et chaussées dont le Conseil général célèbre cette année le bicentenaire. [...]

[...] Le viaduc de Millau est aussi un atout pour l'Aménagement de notre Territoire. Il permettra de franchir la vallée du Tam en quelques minutes au lieu des 3 heures qui étaient parfois nécessaires. L'ouverture de cette voie, la plus directe entre Paris et la Méditerranée, soulagera aussi l'axe rhodanien. Le viaduc s'inscrit ainsi dans une politique constante de désenclavement du Massif central, une politique constante et nécessaire, une politique qui s'est concrétisée par la construction de l'A 89 et de l'A 75 Clermont-Ferrand-Béziers. Mais pour faire face au trafic que le viaduc devrait induire au



sud, l'Etat doit encore réaliser des aménagements : le contournement de Lodève, la section Pézenas - autoroute A 9 près de Béziers et l'A 750 jusqu'à Montpellier. Au-delà du désenclavement du Massif central, la Nation investit dans ses infrastructures et renforce ainsi l'un de ses atouts essentiels pour l'avenir. Car la qualité et la densité de nos liaisons routières et ferroviaires contribuent à faire de la France l'un des premiers pays d'accueil pour les investissements étrangers. A l'heure de la construction européenne, nous devons conforter ces atouts. C'est tout le sens du grand programme d'infrastructures lancé par le gouvernement, à l'initiative de Gilles de Robien, pour l'horizon 2025. Avec ce programme, la France lancera 35 projets d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et fluviales. Ce sont 20 milliards d'euros qui seront engagés à l'horizon 2012. Effort, on peut le dire, sans précédent.

La Nation s'est, en effet, donné les moyens de sa politique, avec la création de l'Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport en France qui bénéficiera des dotations budgétaires nécessaires et des dividendes versés par les sociétés d'autoroute. Elle pourra aussi s'appuyer sur des techniques modernes de financement, notamment les partenariats public-privé, pour lesquels un cadre clair vient d'être arrêté. [...]

[...] Le viaduc de Millau prend place parmi les plus brillants ouvrages de notre génie civil. Il incarne avec éclat l'élan de notre recherche et de notre technologie. Il traduit le dynamisme et la puissance de notre industrie. Il symbolise l'audace maîtrisée et la performance, mise au service du plus grand nombre. [...]

C'est tout cela que représente le viaduc de Millau, un modèle, une tradition, une exigence, une ambition pour la France. ■

Je vous remercie.

Q : Mais reprenons l'histoire où nous étions en 1993, alors que l'image du pont multahaubanné sorti des cartons du Setra flotte déjà dans tous les esprits, on croit qu'on est parti pour l'aventure de sa construction. Sur ce, coup de théâtre à la direction des routes, vous remettez en cause cette solution et souhaitez consulter d'autres bureaux d'études et architectes. Pourquoi ce bouleversement des habitudes ?

R : « Les uns et les autres m'ont dit que c'était un ouvrage absolument hors d'échelle et qu'il ne s'agissait absolument pas de faire à une échelle plus grande ce que l'on avait déjà fait mais qu'il s'agissait de faire une oeuvre véritablement unique, et qu'il fallait sans doute au-delà du projet initial de l'administration et du Setra soumettre le projet à la compétition sur des solutions très différentes, et c'est de là qu'est venue l'idée du concours que j'ai dû imposer, d'une certaine manière, parce qu'évidemment ce n'était pas naturel au ministère de l'équipement, il y avait une équipe de grands concepteurs autour de Michel Virlogeux... »

« Assez rapidement d'ailleurs, on a observé que ce concours ne devait pas être un concours d'esquisse, simplement de geste architectural, mais que la complexité, l'idée d'avoir un ouvrage, un tablier à 250 mètres ou 300 mètres au-dessus du Tarn imposait évidemment la question de la faisabilité qui était essentielle et rapidement on s'est aperçu que ça allait être un concours extrêmement difficile à monter, à organiser mais qui devait aller assez loin au niveau des études ».

« Je me souviendrai de ce jury extrêmement riche, avec des personnalités très différentes, mais je crois vraiment que, [et c'est peut-être ça le choix décisif je pense], c'est la prestation de Foster, je crois, qui a été déterminante et que j'ai vraiment très, très fort en mémoire ... »

« Q : 1998 : nouveau rebondissement à la direction des routes : il faut rassembler la bagatelle de 2 milliards de francs pour construire le viaduc. Impossible sur le budget annuel de l'Etat. Donc, on pense à faire appel à une entreprise privée pour construire l'ouvrage. Cela signifie mettre en péage le viaduc pour financer les travaux.

R : A l'époque, j'étais directeur des routes au ministère de l'équipement...

Cet ouvrage était, je crois, assez naturellement fait pour la concession. Le fait que les services de l'Etat, de l'équipement, se soient mobilisés depuis si longtemps sur l'ouvrage, évidemment pour le coup, ça a été un crevé-cœur de devoir le mettre en concession. Pour Georges Gillet, pour d'autres, c'était évidemment très difficile, pour moi aussi, parce que c'était tout de même un grand ouvrage réalisé entièrement par l'Etat, financé entièrement par l'Etat également. Voilà, là aussi, je crois que la raison devait l'emporter ; et si l'on avait poursuivi la voie de la gratuité, je ne sais pas aujourd'hui où en serait ce projet ».

« Q : Sur l'A75, une autoroute gratuite d'aménagement du territoire, la décision de mettre en péage devait être entérinée par le Conseil d'Etat. Le processus d'enquête d'utilité publique est lancé et prend deux ans avant d'aboutir...

R : Certains considéraient que s'il y avait utilité publique sur un ouvrage totalement gratuit, que le fait de le mettre à péage, que l'équilibre et l'intérêt pour la collectivité pouvaient être différents. Et donc il y avait, en plus, un risque sur l'issue de cette nouvelle enquête publique, donc là aussi un nouveau pari, le risque de perdre éventuellement beaucoup de temps encore ... Fort heureusement, l'enquête s'est bien passée.

(NB : Le décret de mise en concession paraît le 20 mai 1998 et la direction des routes lancera les appels d'offres un an plus tard) ■



C'est dans les années 89-90 que l'on a pensé pour la 1^{ère} fois à ce grand Viaduc

Entretien avec Michel Virlogeux



Michel VIRLOGEUX

ICPC 70

1975-94 : Professeur de conception des ponts à l'École spéciale des travaux publics, SETRA, responsable des ouvrages d'arts.

Depuis 1990 Membre associé du conseil pour les applications de l'académie des technologies

1998-2000 : Président de la Fédération Internationale du béton

Concepteur du Pont de Normandie et du Viaduc de Millau, Michel Virlogeux est mondialement connu pour sa participation à de nombreux ouvrages: Le pont Vasco de Gamma au Portugal le pont de Rion-Antinon en Grèce

Eiffage a inauguré le 14 décembre 2004 le viaduc de Millau. Sa conception s'est faite bien des années avant que le projet ne sorte de terre

1. Comment êtes vous arrivés avec votre équipe d'ingénieurs à cette option ? Pourquoi votre projet a-t-il été choisi ?

Le premier problème était le choix du tracé dans un site aussi complexe que celui de Millau. Aucun des premiers tracés envisagés en 1987 ne pouvait convenir, chacun pour des raisons différentes. Le Directeur des Routes, Jean Berthier à l'époque, a alors constitué un comité pluridisciplinaire de quatre experts, Pierre Godin, Marcel Rat, Marc Panet et moi-même, chargé d'évaluer les différentes solutions et le cas échéant d'en proposer d'autres. Un contournement par l'ouest, par Saint-Georges de Luzençon a été suggéré, mais lui aussi présentait de nombreux inconvénients. C'est en mai 1989 que Philippe Gaudemer, qui était en charge des grands projets, nous a demandé s'il n'était pas vraiment possible de passer "au centre", c'est à dire légèrement à l'ouest de Millau.

Nous sommes montés sur le plateau du Larzac, à quelques uns, avec Georges Gillet et Emmanuel Bouchon, et j'ai proposé un tracé, le tracé "bas" qui n'a finalement pas été retenu, avec un pont à haubans classique sur le Tam, un échangeur sur le plateau de France, un grand viaduc courbe pour reprendre de l'altitude et un tunnel dans le Puech du Caussonus pour atteindre le plateau du Larzac. Ce tracé a été amélioré par Marcel Rat et Marc Panet en fonction des contraintes géologiques. Son principal mérite a été de débloquer les esprits, et le CETE d'Aix (je ne

me souviens plus si c'était encore Bruno Daviet ou déjà Jacques Soubeyran) a lancé le pavé dans la mare en se demandant s'il fallait vraiment descendre dans la vallée et s'il ne valait pas mieux rester au niveau des plateaux avec un grand ouvrage de franchissement.

C'est une idée qui avait déjà été plus ou moins évoquée, mais écartée sans réelle réflexion parce que tout le monde imaginait un pont de grande portée pour franchir la partie profonde de la vallée du Tam 700 ou 800 mètres- suspendu ou haubané, avec de très grands pylônes. Une solution inacceptable dans le site.

Et c'est en fonction du site, et en particulier des nombreux méandres du Tam qui masquent la partie profonde de la vallée de la plupart des points de vue, et en particulier de Millau, que j'ai imaginé un pont à travées régulières, traversant l'ensemble de la brèche. Un pont à multiples travées haubanées, car il fallait quand même de grandes portées, au moins de l'ordre de 300 mètres, et rester mince et transparent.

Nous avons établi les premiers dessins Emmanuel Bouchon et moi, sur de multiples sous-variantes de tracé et de profil en long, au début de l'été 1990. Il a fallu plus de 14 ans pour passer du concept à la réalisation, et presque 10 ans d'études avec de multiples étapes intermédiaires et des changements d'orientation.

Pourquoi ce projet a-t-il été choisi par le jury constitué par Christian Leyrit en juillet 1996 ?

Je pense tout simplement parce que c'était le meilleur.

2. Après le travail du concepteur et sa volonté de respecter l'harmonie du paysage, l'association avec l'architecte est la condition indispensable pour mettre en valeur la beauté et la pureté de l'ouvrage, pouvez vous nous parler de votre collaboration avec Lord Foster ?

Travailler avec Lord Foster a été une expérience particulièrement enrichissante, dont toute l'équipe d'ingénieurs dont je faisais partie a tiré de grandes satisfactions.

D'abord parce que Lord Foster est un très grand architecte, sans le moindre doute l'un des plus brillants actuellement. C'est en outre un architecte qui a une excellente perception du comportement des structures et qui sait parfaitement dialoguer avec

les ingénieurs. Je pourrais donner plusieurs exemples de discussions entièrement techniques que nous avons eues, sur le comportement aérodynamique du tablier par exemple, qui ont joué un rôle dans les choix aussi bien techniques qu'architecturaux.

Ce qui a été déterminant, c'est que l'architecture de Foster va totalement dans le sens de l'éthique des ingénieurs. Il recherche la pureté et la simplicité des formes, des formes qui expriment le fonctionnement structurel ; une grande légèreté, la transparence ; le tout avec une grande exigence dans la qualité de tous les détails et le souci d'une excellente inscription dans le site.

Pour ma part je m'efforce de travailler dans le même sens quand je suis associé avec d'autres architectes, en particulier ceux qui sont spécialisés dans ce domaine en France, comme Charles Lavigne, Alain Spielmann, Jean-Vincent Berlottier, Berdj Mikaelian notamment, et plus récemment avec Aymeric Zubléna pour le pont mobile de Rouen.

3. Pouvez vous nous parler de votre rôle auprès d'Eiffage lors de la construction de l'ouvrage ?

Eiffage m'a demandé d'intervenir comme conseiller technique du concessionnaire, la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau. Avant toute chose, je dois dire que je suis extrêmement reconnaissant au Groupe Eiffage de m'avoir embarqué dans son aventure ; sans cela je n'aurais pas pu suivre les études d'exécution et les travaux de cet ouvrage auquel j'ai consacré une grande énergie et beaucoup de temps.

Je suis donc intervenu aux cotés de Marc Legrand et Jean Claude Mutel pour définir des règles de calcul, des essais en soufflerie, discuter avec l'autorité de contrôle. Et en même temps je travaillais avec le constructeur (Eiffage Construction et Eiffel Construction Métallique, Jean-Pierre Martin, Marc Buonomo et Claude Servant) pour donner des recommandations et des avis, proposer des solutions à des problèmes délicats, en liaison bien sûr avec les bureaux d'études de l'entreprise, Greisch, Arcadis, Thalès E&C, Serf et Eiffage lui-même, et avec le maître d'oeuvre principal la SETEC, sans qu'il y ait confusion entre le rôle d'entrepreneur et celui de concessionnaire.

Pour conclure, j'ai eu le sentiment d'avoir autant de responsabilités réelles, j'ai pris autant de plaisir et passé des moments aussi difficiles que lors de la construction du Pont de Normandie où je dirigeais directement l'équipe d'études du maître d'oeuvre.

4. Pouvez revenir sur le rôle de l'ingénieur que vous êtes dans cet art de grand concepteur ?

Depuis une quinzaine d'années on a tendance en France à réduire le rôle des ingénieurs à celui de

calculateurs. Certains ingénieurs me demandent d'ailleurs que ça ! Ce n'est bien évidemment pas mon avis. Les grands ingénieurs sont d'abord des concepteurs. Leur rôle essentiel est d'organiser la matière en fonction des efforts, de faire cheminer les forces dans une structure conçue pour que ce cheminement soit direct et efficace. Ils doivent en même temps rechercher la légèreté, l'élégance et une parfaite inscription dans le site. Ils doivent pour cela s'appuyer sur une grande expérience, regarder ce qui se passe autour d'eux, partout dans le monde, avoir un sens esthétique, savoir dialoguer, pouvoir convaincre... Et finalement diriger la conception des ponts dont ils porteront seuls la responsabilité.

Les plus brillants des ingénieurs-concepteurs que je côtoie, Jorg Schlaich, René Walther, Christian Menn, Jiri Strasky..., passent plus de temps dans les musées, les théâtres et les salles de concert que dans les salles d'ordinateur.



Cette conception du rôle de l'ingénieur n'est en aucune façon incompatible avec une étroite collaboration avec un ou plusieurs architectes. Pour ma part je connais les limites de mes compétences, et je préfère travailler avec un architecte dont je sais qu'il saura bien mieux que moi modeler les formes pour faire jouer l'ombre et la lumière, pour exprimer jusque dans les détails le fonctionnement structurel.

Sans le travail de Lord Foster et de son équipe, le viaduc de Millau serait toujours un pont à haubans à travées multiples, avec sensiblement les mêmes proportions, mais il n'aurait certainement pas cette élégance, cette pureté, cette simplicité. Une simplicité qui donne l'impression qu'il n'y a pas de recherche des formes, qu'elles sont venues directement, naturellement, alors qu'elles résultent d'un énorme travail et d'une constante recherche de la perfection. ■

Interview de Lord Foster

Norman FOSTER

Né à Manchester (nord de l'Angleterre), le 1er juin 1935, il entreprend tardivement, à 21 ans, des études d'architecture dans cette ville, qu'il finance en vendant des glaces ou en travaillant comme videur dans des night-clubs.

Il gagne une bourse pour poursuivre ses études dans la prestigieuse université américaine de Yale, où il est vite repéré et rencontre Richard Rogers, architecte ultérieur du Centre Pompidou à Paris. Avec sa femme, Wendy, et Richard et Sue Rogers, Norman Foster fonde en 1963 le cabinet Team 4, avant de créer Foster Associates en 1967,

renommé plus tard Foster and Partners. L'agence emploie quelque 500 personnes et a travaillé dans 48 pays.

Lord Foster est l'auteur de nombreuses réalisations dans le monde entier. En particulier en Europe, on lui doit la restructuration du Reichstag à Berlin et la passerelle du Millennium à Londres. En France, outre le viaduc de Millau, Norman Foster est l'auteur du nouveau Musée de la Préhistoire des Gorges du Verdon et du Carré d'Art, musée d'art contemporain de Nîmes.

“ Certaines équipes auraient construit un ouvrage héroïque au-dessus de la rivière. Mais cette rivière est très petite. Sa largeur est plus petite que cette pièce. Pas besoin d'un grand ouvrage pour la traverser. Parce qu'il ne s'agit pas de traverser la rivière, c'était le point de vue que nous défendions avec les ingénieurs Il s'agissait de traverser une vallée d'ici à là. C'est un parti pris très fort qui nous a conduit à diviser la travée de façon optimale avec un minimum de colonnes dans la vallée. Autrement dit, ont été retenues la solution la plus élégante, l'intervention la plus minimaliste et la structure la plus fine ... ”

“La forme de ces structures porteuses : à un certain point, vous pouvez voir à travers. Elles doivent avoir la capacité de se mouvoir avec les forces de la nature. Et sur toute cette longueur, en extension comme en contraction, du plus chaud au plus froid, ce pont va bouger d'un mètre, c'est tout à fait significatif ! Aussi, la manière dont vous traitez cette extension et cette contraction tient dans la forme et la conception.”

“ On ne fait pas du monumental pour faire du monumental. Cela ne respecterait pas le paysage. La manière dont vous pouvez le mieux respecter cette



“ Lord Foster et son épouse lors d'une visite de chantier sur le viaduc ”

région de France incroyablement belle, c'est d'intervenir le moins possible. C'est dans l'esprit de notre temps, de travailler aujourd'hui sur la tension, plutôt que sur la compression ”.

“ Certains aspects du pont sont inspirés par l'esthétique de l'expérience de la traversée. Car, sans doute, la solution la plus logique, celle des ingénieurs, est de considérer cette traversée comme parfaitement rectiligne. Mais si vous pensez à votre expérience en tant que conducteur, le mouvement d'une autoroute consiste en une succession de légères courbes qui rendent la conduite plus fluide et rendent la relation au paysage plus fluide. Donc, si vous ou moi regardons ici, nous pouvons voir cette très, très douce courbe. C'est assez subtil, mais, à la fois, tout à fait important. C'est une idée qui a été partagée par tous ceux qui ont travaillé ensemble ”. ■

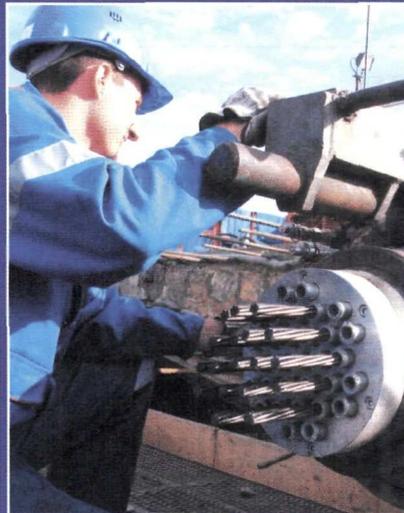


Sols & Structures

Numéro 1 mondial du génie civil spécialisé, le Groupe Freyssinet intervient dans la réalisation, l'amélioration et la pérennisation des structures et des sols.

Leader mondial de la précontrainte et du haubanage, le Groupe est également le spécialiste reconnu des murs en sol renforcé avec l'activité Terre Armée et détient une expertise dans le domaine de l'amélioration des sols, grâce aux procédés exclusifs élaborés par Ménard Soltraitement.

Filiale de Vinci, le N°1 mondial de la construction, le groupe Freyssinet est présent sur tous les continents à travers 70 implantations dans 48 pays.



Freyssinet

1, bis rue du Petit-Clamart

78140 Vélizy

Tél : 01 46 01 84 84

Fax : 01 46 01 85 85

www.freyssinet.com

LE VIADUC DE MILLAU : 1 HEURE DE ROUTE EN MOINS.*

PARIS-PERPIGNAN PAR LE VIADUC DE MILLAU : IL Y A PLUS LONG MAIS C'EST PLUS CHER.



le Viaduc de Millau



* Avec le Viaduc de Millau vous gagnez 1 heure de trajet, soit 1 heure de fatigue en moins ou 1 heure de vacances en plus.
www.leviaducdemillau.com

 **EIFFAGE**

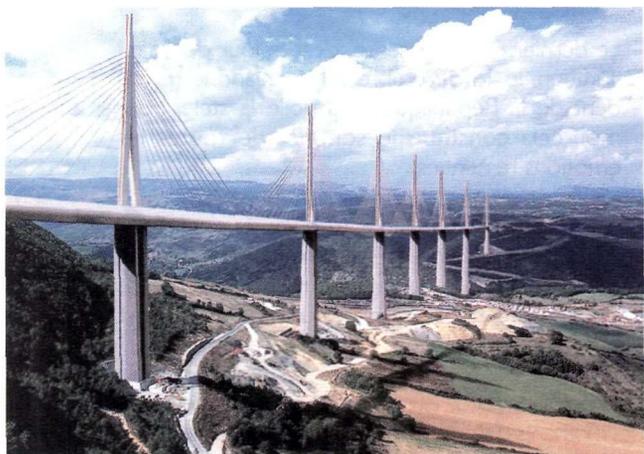
Questions à Jean-François Roverato

Je souhaite rendre un hommage particulier aux services de l'Équipement, à l'Arrondissement Interdépartemental des Ouvrages d'Art (AIOA) de Georges Gillet et aux quatre directeurs des routes, Jean Berthier, qui a proposé le bon tracé, Christian Leyrit qui a eu l'audace de lancer une consultation internationale d'architecture et d'ingénierie, Patrick Gandil qui a organisé la compétition et engagé les travaux et Patrice Parisé qui a mené cette œuvre à bien. Le viaduc de Millau illustre à merveille l'imagination créatrice de Lord Norman Foster et de Michel Virlogeux.



Jean-François ROVERATO
IPC 69
Président Directeur Général du
Groupe Eiffage

I. Que représente pour vous personnellement le viaduc de Millau ?



Tout d'abord le stress de la compétition dont le sommet a été atteint le 8 février 2001 lorsque nous avons « planché » devant la commission d'appel d'offres du viaduc, mais aussi quelques autres moments intenses d'émotion :

“Quelques moments d'émotion profonde dans les deux sens du terme”

- Par exemple la chute de plaques inox pendant certaines phases de lancement, lorsque des mor-

ceaux de métal tombent d'un bon nombre de dizaines de mètres dans la nuit et que l'on arrête le chantier.

- Plus récemment, lors de la mise en place de l'enrobé sur l'une des voies de la chaussée, la dilatation du tablier lorsque la température de celui-ci a dépassé 100°, alors qu'elle n'avait pas dépassé 72° sur le prototype lors des essais, a provoqué un mouvement latéral qui nous a conduit à tout stopper.
- La déformation apparente du toit de la gare de péage par suite d'un assemblage qui n'était pas parfait dans l'alignement des éléments préfabriqués en béton à ultra haute performance, le CERACEM® : nous avons mis en place des « faux cils », c'est-à-dire un capotage en aluminium qui permet de rattraper les imperfections du profil et donc notre usager verra quelque chose de parfaitement linéaire.
- Dernier coup de stress pour la fissure apparue dans le béton du toit de la gare de péage lors de l'injection des gaines des câbles de précontrainte.

Il y a eu dans le déroulement de ce chantier pour tous les responsables concernés, depuis les ouvriers jusqu'à moi-même, des moments de stress, même de peur, mais en sens inverse, il y a eu des moments de satisfaction intense.

“Le Ministre a choisi Eiffage”

- Le premier a été le moment où Gilles Ricono m'a appelé pour me dire : « le Ministre a choisi Eiffage (c'était le 27 février 2001) mais il faut que tu réduises le délai de trois mois », ce que j'ai accepté sous la condition de ne pas être pénalisé dans les trois premiers mois après la date théorique de mise en service de l'ouvrage. Donc, première émotion positive : la signature du contrat.

J'avais voulu que nous puissions répondre seuls à cet appel d'offres. Nous devons nous mobiliser complète-

ment. Nous avons poussé jusqu'à son terme l'étude de la solution béton et de la solution métal et nous avons remis à l'Etat les deux propositions de coût et de délai identiques. Le ministre a choisi la solution métallique.

Le président de la commission m'avait fait le plaisir de me demander mon sentiment : je pensais qu'en terme de sécurité et de respect de l'environnement la solution métallique était meilleure, parce que promener des pièces en béton et des coffrages à 250m du sol est un exercice délicat ; autre avantage de la solution métallique, beaucoup moins de camions remplis de cailloux ont à circuler et 96% des heures de travail sont réalisées au sol (la nuit durant l'été 2003 à cause de la chaleur).

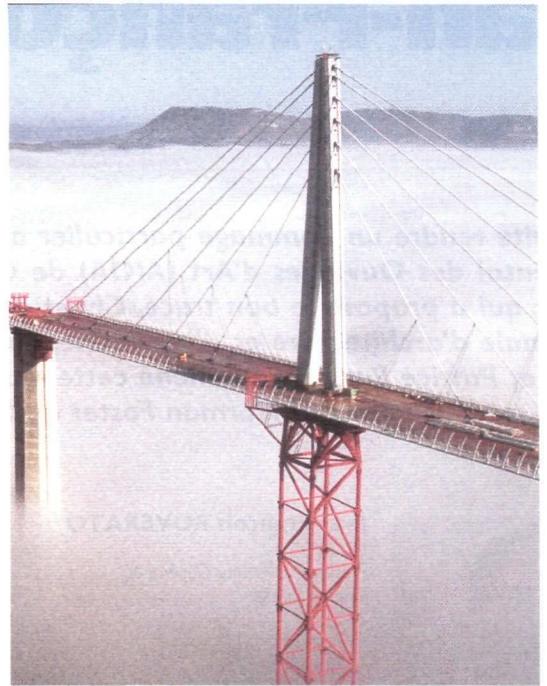


- Deuxième émotion : la signature du contrat de concession. C'était le 30 mai 2001 avec la participation de Jean-Claude Gayssot et après nous avons partagé un déjeuner fort détendu avec le Directeur des Routes. C'était la première fois qu'il s'autorisait à rencontrer un des candidats à la réalisation du viaduc.

En octobre de la même année, nos engins sont arrivés sur le terrain et nous avons travaillé très très vite à partir de la parution du contrat de concession au J.O. du 10 octobre 2001. Le 14 décembre, trois ans jour pour jour avant l'inauguration, la pose de la première pierre a été un très grand moment et je me rappelle que l'actuel Président de la Région Languedoc Roussillon, Georges Freyche, avait renouvelé sa revendication de gratuité de la traversée du viaduc en présence de Jean-Claude Gayssot qui se trouve maintenant son adjoint, comme vice-président chargé de l'aménagement de ladite région.

Puis il y a eu le bon déroulement du coulage du béton des piles. Nous n'étions pas particulièrement inquiets, puisque l'équipe chez nous était calquée, avec le même patron Marc André, sur l'équipe qui avait construit les piles du pont de Normandie, il y a une dizaine d'années. Nous avons pu voir que nous parvenions à prendre le rythme et assurer la qualité de ces piles en coffrage grim pant.

- Le premier lancement du tablier métallique, lancement à blanc au sol, a montré que nous pouvions piloter ce petit monstre qui allait devenir un grand monstre.



- Encore un moment d'émotion quand, à quelques centimètres près, les deux moitiés de tablier se sont rejointes au-dessus du Tarn, en présence du Premier Ministre.

“14 décembre 2004. Déjà 3 ans”

- Le dernier, le plus intense, c'est le jour de l'inauguration, le 14 décembre 2004, quand le (Président de la République) a dévoilé la stèle. Pour moi, cela constitue le sommet de toutes les émotions ressenties.

L'inauguration est intervenue trois ans jour pour jour après la pose de la première pierre par Jean-Claude Gayssot qui a eu le courage de mettre à péage ce viaduc : sans cette décision, aujourd'hui Millau serait dans l'état où nous l'avons trouvée il y a trois ans. Nous avons tous ensemble et grâce à l'appui indéfectible des populations et de leurs élus, fait un travail superbe, eu des moments d'émotions, de peur, de bonheur, avec des alternances de douches chaudes et froides.

2 –Que représente le viaduc de Millau pour EIFFAGE ?

C'est un changement aussi important que le lancement du RES (Rachat d'Entreprise par les Salariés) le 30 novembre 1989 ; ce jour-là, j'ai fait suspendre le cours de Bourse d'Eiffage et j'ai appelé le Président Dejouany pour lui annoncer que Paribas, Total et moi-même lançons une OPA sur Eiffage : j'ai été mal reçu...

Après ce moment intense qui a changé le destin d'Eiffage par son actionariat, je crois que le viaduc



de Millau a été le deuxième grand moment dans la vie du groupe parce que, tant pour la perception d'Eiffage par le public que pour les marchés et les décideurs, il y a avant Millau et après Millau. C'est en effet plus de 500 000 visiteurs qui s'y sont arrêtés, et nous avons embauché 12 hôtesse pour les accueillir alors que nous n'en avions prévu qu'une seule.

“Maintenant Eiffage est connu par le grand public”

Six pages de photos couleurs dans Match, cela ne nous arrivera plus jamais !

Nous avons gagné cette compétition contre l'alliance formidable des deux leaders mondiaux de la construction, alliés eux-mêmes aux deux plus grands concessionnaires autoroutiers du monde (ASF et Autostrade) alliés également à une pléiade d'établissements financiers prestigieux, la Caisse des Dépôts, le Crédit Agricole, les Caisses d'Épargne, le Crédit Lyonnais.

Nous avons gagné contre cette coalition et il est maintenant impossible de soutenir qu'Eiffage n'est pas capable à lui seul de réussir de très grands chantiers. En 2001, certains pensaient qu'Eiffage ne serait pas capable de réaliser l'ouvrage dans le délai et dans le budget ; ils ont depuis avoué qu'ils s'étaient trompés.

Auprès des décideurs, la réalisation de ce projet a apporté un éclairage de modernité et d'esprit d'entreprise ; auprès des marchés financiers, force est de constater qu'aujourd'hui notre valorisation est environ trois fois plus élevée qu'avant l'appel d'offres sur Millau.

A la même époque, nous avons décidé de sortir du RES : la fin du RES a donc coïncidé tout à fait par hasard avec l'attribution du viaduc de Millau !

Récemment, lors d'une rencontre avec le constructeur du stade olympique, nous constatons

“Il n'y a pas eu d'accidents graves ”

qu'à Athènes comme à Millau, il n'y a pas eu d'accidents graves. Tous les hommes qui ont été concernés par le chantier ont été touchés par une espèce de grâce, un sentiment de fierté : ce n'était pas seulement un travail, mais aussi la participation à l'édification d'une cathédrale du 21^e siècle. Pour tous les constructeurs, ce fut un moment magique.



Millau est la seule ville où l'on me reconnaît dans la rue, et c'est toujours avec sympathie que l'on vient me dire bonjour quand je suis à une terrasse de café : que les politiques se rassurent, je n'envisage pas de me présenter aux élections...

“A Millau on vient me dire bonjour”

Le public a adhéré au projet, tout comme la population qui nous a accueillis, encouragés, supportés et foudroyés.

Nous n'avons pas eu à souffrir de polémiques, même les plus virulents détracteurs du viaduc conviennent aujourd'hui qu'il est beau.

Il faut rendre à Lord Norman Foster et à Michel Virlogeux ce qui leur revient : ils ont su imaginer l'ouvrage qui s'intègre parfaitement à l'immuable beauté du site.

Environ 2000 ans après le pont du Gard et 120 ans après le viaduc de Garabit (œuvre de Gustave Eiffel dont nous sommes les héritiers), c'est à notre tour de participer à l'ornement de la région.

“Nous ne pouvions gagner que seuls”

Nous avons le sentiment d'avoir été dignes de nos prédécesseurs lointains et plus proches.

Pour le montage financier, j'ai pensé que nous ne pouvions gagner que si nous étions seuls ; nous ne

nous sommes associés à aucun partenaire entrepreneur ou industriel, sauf Arcelor qui nous a fourni les plaques de métal.

Nous avons donc financé le viaduc avec la trésorerie propre d'Eiffage.

Nous avons mobilisé l'ensemble des compétences du groupe, nos ouvriers, nos ingénieurs qui, avec leurs mains, leurs cerveaux et nos outils, ont coulé le béton des piles, ont soudé puis poussé le tablier métallique, ont mis en place les enrobés et tiré les câbles électriques. Nous avons tout réalisé et n'avons sous-traité que les haubans à Freyssinet, leader mondial de la spécialité qui a fait un excellent travail.

“Si c'était à refaire nous referions de la même façon.”

Le groupe Eiffage s'est pleinement investi. Maintenant, la seule incertitude est le succès commercial ; nous avons prévu dans l'offre un trafic de l'ordre de 10000 véhicules par jour la première année, avec une montée progressive en régime.

Le vrai succès financier pour Eiffage, c'est d'avoir jusqu'ici tenu à 1% près le budget d'origine. Le coût global de l'ensemble de l'investissement est de 400 millions d'euros, alors que la prévision d'origine, il y a 4 ans, était de 396 millions d'euros.

Nous allons faire tous nos efforts pour inciter le maximum de véhicules légers, comme de camions, à venir apprécier la beauté du Massif Central.

Je suis très heureux que nos confrères qui ont réalisé le viaduc de Rion Antirion aient un très grand succès commercial. Ils l'ont bien mérité, car c'est un ouvrage exceptionnel également, et j'espère que nous aussi nous aurons de bonnes surprises du côté trafic : la beauté de notre gare de péage allégera la douleur du paiement de la modique obole de 4.90e (en dehors de juillet et août où le prix sera de 6.50e pour un véhicule léger).

“Eiffage : concessionnaire de plein exercice”

Décembre 2004 36

LE PONT

Nous devenons un concessionnaire de plein exercice alors que depuis plus de 30 ans, nous avons des participations minoritaires dans des concessions autoroutières (Cofiroute et le tunnel Prado Carénage à Marseille).

Je voudrais exprimer ma gratitude aux populations du sud Aveyron. Je crois que ce viaduc tirera le développement de cette région qui a été pendant des décennies quelque peu oubliée par le progrès puisque les activités traditionnelles (il y a 2000 ans les poteries et 50 ans la ganterie) étaient en déclin : grâce au viaduc le tourisme va croître dans cette région qui le mérite par sa beauté naturelle et également ses témoignages architecturaux du passé.

Pour l'avenir, nous devons réussir de la même façon une mobilisation à long terme pour notre prochain défi : la ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueras qui sera ouverte au public le 17 février 2009. Si le défi est comparable, la lisibilité n'est pas la même car il est difficile de passionner un public aussi vaste pour un tunnel que pour un viaduc à 270 m au-dessus du Tam. Pour l'entreprise c'est la même mobilisation, mais l'image médiatique sera plus modeste.

“Millau : un très bon exemple de Partenariat Public Privé”

Nous avons eu depuis l'origine une coopération exemplaire avec tous les services publics et tous les services de l'Etat, mais aussi des collectivités locales. Nous avons eu des interlocuteurs qui ont été certes vigilants, mais ouverts et actifs.



Image de synthèse de la barrière de péage du Viaduc de Millau.

La magie de Millau et notre volonté de bien faire ont entraîné tout le monde. Les autorités préfectorales, judiciaires, l'administration de l'Equipement locale et centrale, les services de l'Industrie comme du Travail, ont tous joué le jeu. Même nos concurrents qui réalisent les tronçons autoroutiers proches du viaduc, nous ont permis de construire la gare de péage dans des conditions plus souples que ce qui résultait de la simple lecture du contrat de concession. Je les en remercie tous. ■

**Eiffage propose d'adresser un DVD sur le Viaduc de Millau.
Il sera envoyé aux intéressés sur leur demande :**

**Eiffage Construction
Service communication
Pierre Marodon : 01.34.65.85.40**

Le hauban Freyssinet : élégance et hautes performances

Pionnier de la technique des haubans, Freyssinet œuvre depuis 30 ans à son perfectionnement, au service des maîtres d'ouvrage, des concepteurs et des constructeurs. Le système proposé par Freyssinet aujourd'hui, fruit des dernières avancées de la technologie, est un système global, qui répond aux exigences modernes de qualité et de durabilité.



Bruno DUPETY

IPC 80

Master of Sciences University of Berkeley

Après avoir effectué deux postes en DDE (Vosges et Rhône) a rejoint Fougerolle en 1987. Ensuite a exercé plusieurs fonctions au sein du Groupe Eiffage, Directeur Régional Nord Pas de Calais, Directeur Général Fougerolle Ballot, Directeur Général Beugnet, Directeur Général Adjoint SAE.

Rejoint Freyssinet International en 1999, en tant que Directeur Général Adjoint en charge du Pole France. Directeur Général en 2001, Président en 2002.

Vendredi 27 août 2004, 12h 04, un court email arrive sur les boîtes mail des principaux dirigeants de Freyssinet : « dernier hauban du viaduc de Millau posé ! » Soulagement, félicitations au chantier qui a deux semaines d'avance sur un délai de douze semaines. Bravo. Tous, nous nous réjouissons de ce nouveau succès, aboutissement de longues années de recherches, d'expériences et de mises au point.



Millau

Histoire : 30 ans d'évolution à longue portée

L'utilisation des torons de précontrainte dans les haubans apparaît sur les ponts de Brotonne, en France, en 1977, et de Rande, en Espagne, en 1978. Les haubans sont alors constitués par un

faisceau de torons parallèles, contenu dans une gaine métallique (Brotonne) ou en polyéthylène (Rande) injectée au coulis de ciment. Au cours des années 1980, la technologie évolue avec la création d'une protection individuelle des armatures et l'amélioration des performances en fatigue des ancrages par clavettes. En 1988, tandis que de nombreux ponts haubanés sont construits aux Etats Unis avec une technologie proche de celle du pont de Brotonne, le pont de Wandre, en Belgique, met en œuvre pour la première fois des haubans à torons individuellement protégés. Puis une nouvelle tendance se dessine avec l'injection des haubans à la cire (second pont sur le Severn en Grande Bretagne, en 1996). Durant les années 1990, la protection individuelle des torons parallèles se complète : la nécessité de réduire le coefficient de traînée des haubans du pont de Normandie conduit à entourer les torons individuellement protégés d'une enveloppe constituée de deux demi-coquilles profilées, munies d'une double hélice. Aujourd'hui cette enveloppe fait place à une gaine continue combinant des fonctions aérodynamiques et esthétiques, assurant de surcroît une protection contre les rayonnements ultraviolets.

Les atouts d'un système de pointe

Les critères de performances que doit nécessairement remplir tout système de haubans aujourd'hui sont nombreux. Une bonne conception d'un tel système exige une parfaite compréhension de toutes ces exigences, en terme de :

- performances mécaniques, résistance à la fatigue due aux charges statiques et dynamiques
- durabilité, protection contre la corrosion, contre les ultraviolets, contre les variations de température
- stabilité dynamique, amortissement des vibrations dues au vent, à la pluie ...
- facilité d'installation et de mise en tension
- maintenance et remplacement

Le hauban Freyssinet HD satisfait à tous ces critères, qui sont définis pour une large part dans les recommandations internationalement reconnues de la CIP (Commission Interministérielle de la Précontrainte, France), du PTI (Post Tensioning Institute, USA), de la Fib (Fédération Internationale du Béton)



Millau

Dans sa partie courante, il est composé d'un faisceau de mono-torons parallèles, pouvant compter jusqu'à 169 torons. Ces mono-torons de diamètre 15,7mm, ont été développés et brevetés pour garantir une excellente durabilité et une protection anti-corrosion optimale. Les sept fils du toron sont galvanisés et isolés entre eux une cire pétrolière. Depuis le milieu des années 1990, le remplissage de cire et l'extrusion de la gaine en polyéthylène haute densité recouvrant les fils sont réalisés dans des conditions thermodynamiques permettant d'obtenir la « semi-adhérence », qui assure au toron une parfaite tenue aux sollicitations thermiques.

L'ancrage de haubans Freyssinet, bloc en acier haute résistance où viennent s'ancrer individuellement les torons au moyen de mors est caractérisé, au niveau de ses performances mécaniques, par deux paramètres principaux : la limite de fatigue et la résistance résiduelle à la rupture après fatigue. Le système a été soumis avec succès à des tests intensifs en traction axiale, combinée à une fatigue transversale, suivis d'essais à la rupture par traction. Ces tests sont réalisés par des laboratoires indépendants.

La durabilité de l'ancrage est étroitement liée à son étanchéité et à sa protection contre la corrosion. Dans le système Freyssinet, l'étanchéité du guide presse-étoupe a résisté, au cours de tests, à une pression d'eau supérieure à 10 bars. L'ancrage a également passé avec succès le test d'étanchéité des recommandations CIP. Confiné dans un tube de 3m, rempli d'eau, l'ensemble ancrage-câbles a subi pendant sept semaines l'assaut répété de cycles de traction et de flexion durant lesquels la température de l'eau variait entre 20°C et 70°C pour simuler les conditions d'environnement réelles du hauban. En fin d'essai, la dissection du câble n'a révélé aucune infiltration d'eau.

L'ingénierie des vibrations de câbles est devenue au cours des dernières années une des grandes compétences de Freyssinet, qui a développé un modèle spécifique pour calculer les besoins en amortissements et dimensionner les amortisseurs les mieux adaptés. Pour chaque projet, l'entreprise réalise un diagnostic précis de la stabilité des haubans et propose une gamme complète de dispositifs anti-vibratoires. Outre les gaines extérieures dont la double hélice permet d'éliminer les vibrations dues aux filets d'eau courant sur les génératrices inférieures et supérieures de la gaine, Freyssinet dispose d'amortisseurs hydrauliques internes au système, ainsi que d'amortisseurs externes qui dissipent l'énergie de vibration directement entre les câbles et le tablier. Enfin pour résorber le phénomène « d'instabilité paramétrique » des haubans, des câbles d'inter-



Panama

connexion continue sur toute leur longueur peuvent être placés de part et d'autre de la nappe de haubans. Ces « aiguilles » équipent le pont de Normandie.

Une efficacité sur chantier exemplaire.

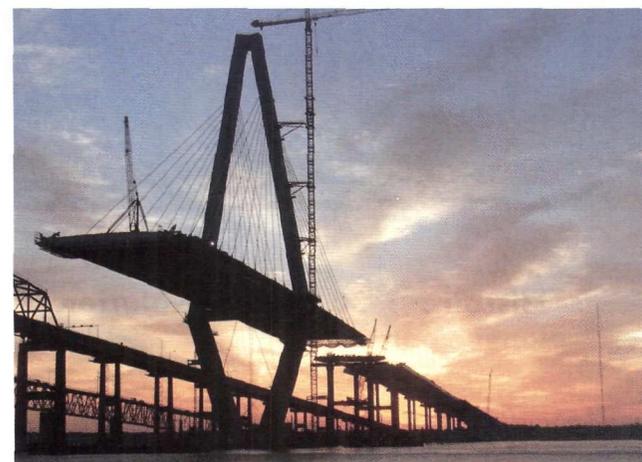
En 2004, les équipes de Freyssinet ont mené avec succès la fourniture et l'installation des haubans de plusieurs ponts majeurs à travers le monde.



Rion Antirion

Millau, bien sûr, déjà évoqué avec ses 154 haubans montés dans le délai record de 10 semaines.

Le Pont du Centenaire sur le Canal de Panama, ouvrage en béton précontraint, construit par encoffrement successif de voussoirs coulés en place, de portée centrale de 420m, comporte 128 haubans. Cet ouvrage a été achevé et ouvert à la circulation le 15 août dernier, jour anniversaire de



Cooper River

l'inauguration du canal le 15 août 1914

Le Pont de Rion Antirion en Grèce, livré par Vinci Construction, entreprise principale, avec 5 mois d'avance le 8 août 2004. Le tablier, mixte acier béton, a été construit à l'avancement au moyen de voussoirs préfabriqués, levés et boulonnés. 368 haubans au total pour un ouvrage dont les travées principales sont longues de 520m.

En cours actuellement, trois ouvrages importants : le



Boyne

pont de Cooper River en Caroline du Sud USA), possède la plus longue travée haubanée des Etats Unis, 472m, 128 haubans ; le pont de l' Orénoque au Venezuela est constitué d'un tablier mixte de deux travées principales de 300m ; le pont de Plock en Pologne, ta-

blier mixte avec une travée principale de 375m.

Sur tous ces chantiers, le système Freyssinet qui ne nécessite pas de moyens de levage particuliers, a permis aux entreprises principales de mener à bien leurs opérations sans souci majeur. Les cycles de construction ont été respectés, voire améliorés. Outre la bonne organisation des équipes, la facilité de montage et le peu d'encombrement nécessaire sur le tablier, la raison principale provient du système Isotension, breveté par Freyssinet, qui permet de réaliser la mise en tension des torons et de la suivre avec précision, tout en poursuivant d'autres phases du cycle de construction.

Des projets d'une rare élégance partout dans le monde

Depuis dix ans, Freyssinet a participé à plus de 80 projets d'ouvrages haubanés dans le monde, ponts de toute sorte, stades, patinoires... Chacun de ces projets porte en lui une histoire, constitue une référence. La beauté de ces ouvrages a largement contribué à leur succès et à leur développement. D'une rare élégance, ils façonnent les paysages, les franchissements de fleuves, ou d'estuaires, ils embellissent les villes et deviennent très souvent un symbole, un signal qui apporte fierté à ses habitants.

Grâce aux progrès et à la fiabilité de sa technologie, Freyssinet est également très fier de participer ainsi au succès grandissant de ces projets. ■



Cooper River

PENSEZ ÉMULSION!



Les émulsions routières offrent un large éventail de solutions économiques pour les travaux neufs et les travaux d'entretien, en milieu urbain ou rural, quels que soient les niveaux de trafic.

Elles présentent de nombreux avantages techniques comme, par exemple, une faible sensibilité à l'humidité du support ou à celle des matériaux associés, ainsi qu'une large plage d'application dans le temps.

QU'EST-CE QU'UNE ÉMULSION ROUTIÈRE ?

QUELS SONT SES DOMAINES D'APPLICATION ?

La SFERB vous propose de découvrir les réponses à ces questions grâce à **4 FICHES THÉMATIQUES** sur l'Environnement, la Sécurité, l'Entretien et l'Économie. Pour recevoir vos fiches d'information, contactez la SFERB.



SECTION DES FABRICANTS D'EMULSIONS ROUTIERES DE BITUME

10, rue Washington - 75008 PARIS

Tél. : 01 44 13 32 90 • Fax : 01 42 25 89 99

Site web : www.usirf.com • E-mail : sferb@usirf.com

L'aménageur devant le débat public : pilule amère ou potion magique ?



Claude MARTINAND

IGPC 69
Vice Président du CGPC

Aux côtés de la démocratie classique (élective, représentative), la démocratie participative s'est désormais imposée comme un mode essentiel d'association des citoyens à la prise des décisions qui les concernent. À côté du champ déjà exploré des plans et programmes d'urbanisme, le domaine des grands aménagements et plus particulièrement celui des infrastructures linéaires est devenu le laboratoire où est testée la nouvelle forme de démocratie. Le débat public en est la forme la plus achevée.

Les débats publics "vrais" ne sont pour l'instant pas très nombreux, chacun est un cas d'école, riche d'enseignements. Ils servent et serviront de plus en plus de modèle à d'autres concertations. Et ils ne laissent personne indemne, surtout pas les "aménageurs", les concepteurs des projets qui ont été soumis à débat. J'ai moi-même participé à quelques débats et je suis attentivement le déroulement de tous, car je considère qu'un bon traitement de la question du débat public facilitera la mutation de notre ministère.

Pour nous, aménageurs, trois questions reviennent constamment au fil des débats publics, celle de leur pertinence, celle de leur conduite et celle de leur utilité.

Pertinence

Un débat est considéré comme pertinent s'il permet de poser les bonnes questions et d'en discuter à fond avec les bons interlocuteurs. On s'aperçoit que dans certains cas la plupart des partici-

pants n'ont pas fait état de frustrations alors que dans d'autres prévaut le sentiment qu'on a participé à un faux débat. Lorsque je présentais avec la DRE de Rhône-Alpes le projet de contournements ferroviaires de Lyon, j'ai connu pareil phénomène : les gens étaient au départ globalement très favorables au principe d'un chargement du fret sur des trains, mais comme ils ne voulaient pas que ces trains passent près de chez eux ils ont fini par dire et faire écrire par leurs députés qu'il n'y avait pas eu de vrai débat. Tous ont réclamé à la commission l'organisation d'un nouveau débat et cette fois d'un "vrai".

Rarissimes sont les participants qui viennent au débat juste pour s'informer. La quasi totalité vient pour faire prévaloir un point de vue déjà arrêté avant le débat, voire pour puiser de nouveaux arguments à l'appui de ce point de vue. Mais la confrontation des points de vue surtout si elle se fait sur la base d'arguments objectifs et pas uniquement d'affirmations non démontrées peut faire évoluer les participants. Même les opposants à une solution qui les gêne peuvent comprendre sinon accepter les arguments de ceux qu'une autre solution générerait encore plus.

Le maître d'ouvrage ne peut pas à lui seul sauver le débat mais il peut le rendre plus pertinent en se montrant ouvert à toutes les suggestions, même celles qu'il estime techniquement ou financièrement peu réalistes. Ce n'est pas lui qui est maître du jeu, c'est d'abord la commission et ensuite le public. Il n'empêche que dès le dossier de présentation et dès les premières réponses qu'il apporte aux interrogations écrites ou orales, il facilite ou rend conflictuelle l'exploration de toutes les solutions et permet ainsi qu'on ne mette pas en cause la pertinence du débat.

Le débat sera également qualifié de "faux" par les opposants mécontents (et les opposants viennent plus nombreux que les partisans du projet) s'ils estiment qu'il n'a pas eu lieu à la bonne échelle ou au bon moment.

Ce sont là deux difficultés que les services du ministère rencontrent fréquemment, et qui ne sont pas faciles à résoudre. Même la CNDP évoque de façon

récurrente ces questions, la loi et ses décrets d'application étant de peu de secours en ces matières.

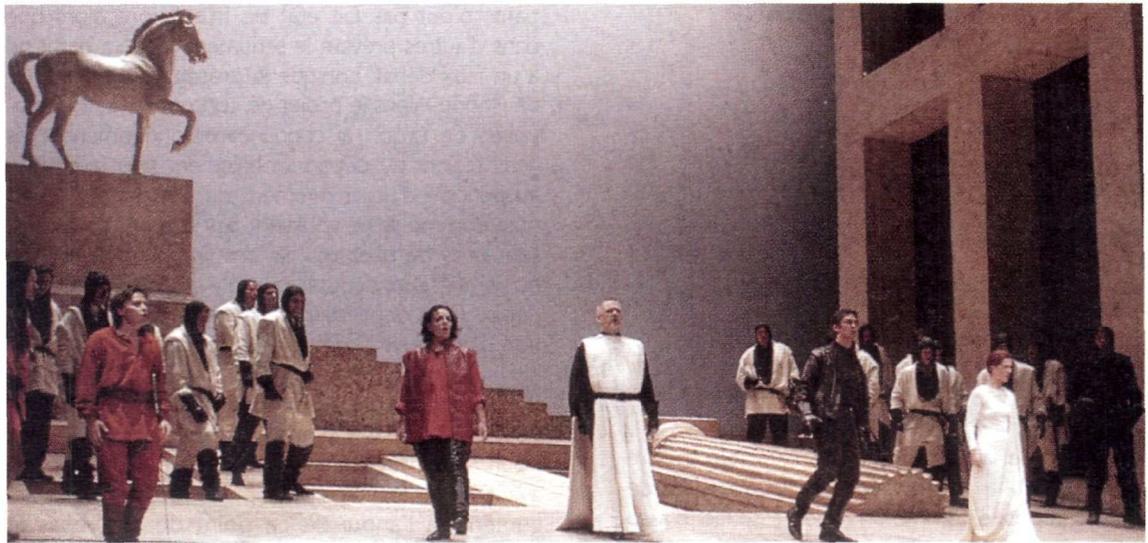
Les infrastructures linéaires sont soumises à débat dès lors qu'elles dépassent des seuils de longueur et de coût. Mais toutes sont les "filles" de schémas et de programmes beaucoup plus vastes, qui eux n'ont pas été soumis à débat dans les mêmes conditions. Comment intégrer la dimension européenne d'un tronçon d'autoroute ou de ligne à haute tension dont on débat dans les contours d'un arrondissement ? Comment malgré les incantations à "l'intermodalité" remettre en cause intelligemment lors de chaque débat les choix stratégiques en matière de modes de transport et d'intensité des déplacements ?

La "maîtrise de la mobilité" est possible si elle consiste à réduire progressivement la mauvaise mobilité, celle dont l'économie et la société pourraient se passer notamment en répartissant différemment les lieux de travail, de transformation des

sur le moment de la saisine de la CNDP, il peut donc le faire très tôt ou très tard. Le moment idéal n'existe pas en soi, il dépend de l'historique et de la nature de chaque projet. A titre personnel, j'ai une préférence pour les saisines qui n'interviennent pas trop tard et qui ne révèlent pas au public un tracé privilégié, l'esprit du débat me semble mieux respecté et le débat plus riche si l'on peut travailler à la fois sur les enjeux et sur la manière de répondre concrètement aux problèmes évoqués.

Conduite

Un débat public est d'abord une affaire humaine plus que de dossiers. Attention, sans bon dossier, tant lors de la saisine que pendant les réunions, sans support technique crédible et intelligible, le débat tourne vite à la confusion de ses promoteurs. Mais à la différence des cheminements plus classiques auxquels les aménageurs français et notamment les services de l'Équipement sont habitués, le débat public est d'abord un théâtre, un jeu



Le débat public est une pièce de théâtre

biens et d'habitat. Mais on n'interdira pas la bonne mobilité, celle qui répond au besoin d'aller et venir qui est une liberté fondamentale. Quoi qu'il en soit les évolutions sont lentes et ne résulteront pas de choix effectués au coup par coup et au gré de chaque débat sur chaque tronçon. Pourtant, nous ne devons pas évacuer ces questions si elles sont posées et nous devons savoir y répondre, en commençant par donner toutes les informations que nous possédons sur les évolutions constatées, les marges d'inflexion possibles dans un laps de temps donné et les recherches en cours sur les solutions alternatives (techniques ou sociétales) qui apparaissent les plus prometteuses.

Outre les questions d'échelle, les questions de temps, de moment du débat sont de nature à le faire juger plus ou moins pertinent. Si l'on veut privilégier le débat sur les enjeux, mieux vaut ne pas présenter de tracés trop précis. Mais on court alors le risque de se faire critiquer parce qu'on aura débattu dans le vide, dans l'abstraction, sans vraiment donner aux futurs personnes directement concernées l'occasion de parler de ce qui les intéresse. A l'inverse, proposer dès le début du débat le tracé que l'on souhaite privilégier focalise la discussion sur les attitudes "nimby". Le maître d'ouvrage est libre de choisir

de rôles. Il ne suffit pas d'aller voir, muni de documents convaincants, des élus ou des représentants des forces vives concernées. Ni de préparer pour l'interministériel des arguments irréfutables sur les plan budgétaire et de l'aménagement du territoire.

Le débat public est une pièce de théâtre qui n'a pas été écrite à l'avance et que des acteurs amateurs jouent une seule fois, devant un public peu favorable. Il est donc particulièrement important de bien préparer la représentation. La commission particulière elle-même devrait d'ailleurs bénéficier d'actions de formation car des commissions et des présidents de commissions mal préparés peuvent conduire le débat à l'échec.

Les maîtres d'ouvrage doivent de leur côté d'autant mieux se préparer et préparer leurs troupes qu'ils jouent a priori le rôle du méchant dans la pièce. On ne saurait trop insister sur la nécessité pour chaque débat de mettre en place une équipe projet pluridisciplinaire qui pourra faire appel tant aux compétences existantes en interne dans le service qu'à des renforts extérieurs. Cette équipe projet devra être opérationnelle dès la phase de l'étude de contexte et de préparation du dossier de saisine.

Les acteurs devront évidemment apprendre à bien se comporter quand ils seront sous les feux de la rampe. J'ai eu l'occasion de voir un ingénieur des ponts qui regardait sa montre toutes les cinq minutes en réunion de débat public. Il se cachait de plus derrière ses lunettes pour affirmer que le projet s'insérait parfaitement dans son environnement. Inutile de dire qu'il suscitait des remous dans la salle.

Mais j'ai vu aussi un président de commission, ancien magistrat, crispé le public en adoptant un langage qui semblait vouloir dire "arrêtez ou je fais évacuer la salle". En tant que fonctionnaires français, nous sommes des mythes du service public, nous avons tendance à paraître arrogants et péremptoirs. Nous n'avons pas le respect naturel de nos interlocuteurs, nous ne pensons pas partager les mêmes valeurs. Il est indispensable que nous opérions un changement psychologique profond car cette arrogance, en transparaissant même légèrement à la tribune, suffit à ruiner les plus pertinents des arguments.

Ecouter, être attentif, être ouvert aux arguments des autres et le montrer, ce sont les règles de base d'une bonne communication lors d'un débat public. Le professeur Kaspar disait : "communiquer, c'est échanger au risque de changer". Nous sommes au cœur du sujet car précisément on nous demande d'être capables de faire évoluer notre projet, voire d'y renoncer.

Encore faut-il que le public puisse croire sérieusement qu'il a en face de lui les bons interlocuteurs, ceux qui ont le pouvoir de prendre les décisions. Sinon la conduite des débats, même formellement parfaite, aboutit à une impasse. Confusément les participants deviennent ce qu'ils sont : "passent les choses" et ils porteront le "vrai" débat ailleurs, sous une autre forme, peut-être plus politique, ou plus contentieuse.

C'est à nouveau une grosse difficulté pour le ministère de l'Équipement. D'abord parce que l'État n'est traditionnellement pas structuré pour ce genre d'exercice. Pour tout le monde l'État est incarné par le ministre compétent, voire pour les très grands projets par le premier ministre ou par le président de la République. C'est un président de la République (François Mitterrand) qui a signé l'accord franco-espagnol prévoyant une nouvelle ligne à très haute tension et un premier ministre (Alain Juppé) qui a annulé la décision de la réaliser par le val Louron. Il est donc normal que partisans et adversaires de ce type d'infrastructures estiment que le préfet ou le président de RTE qu'ils ont en face d'eux à Perpignan ne sont pas les "vrais" décideurs.

Même au niveau des services territoriaux de l'Équipement, rien n'est clair aux yeux du citoyen : le DRE est en charge des grandes politiques d'aménagement du territoire et donc comptable des grandes options débattues très en amont de chaque ouvrage. Il est le représentant local du maître d'ouvrage. Il est parfois le maître d'œuvre (même si les particuliers ne font aucune distinction entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre). Une dissociation des rôles est nécessaire, qu'apportera peut-être la réforme routière.

Mais tout ne sera pas résolu pour autant car les participants aux débats chercheront toujours à

trouver derrière la personne qu'ils auront physiquement en face d'eux le "véritable" interlocuteur (celui qui a la capacité d'évoluer ou de renoncer à son projet). Dans certains cas ils seront convaincus que le DRE fait l'affaire, dans d'autres non. Et je ne parle ni de la place des préfets, également très difficile à définir dans ce moment de la préparation de la décision, ni du rôle des élus, partagés entre interventionnisme ou refus de se compromettre dans la démocratie participative qui fait la part trop belle aux opposants "minoritaires".

Le rôle des élus est la deuxième source de difficultés pour l'Équipement dans la conduite des débats puisque de nombreux projets sont de facto des projets portés à la fois par l'État et par des collectivités territoriales. Même si l'État reste (pour le moment et de moins en moins) le maître d'ouvrage des infrastructures linéaires, les collectivités territoriales sont presque toujours les responsables des aménagements qui les accompagnent ou les justifient. À Neuilly sur Seine le débat est formellement nécessaire parce qu'une voirie nationale va subir des aménagements importants et coûteux, mais il n'a de sens que s'il inclut les projets que la ville réalisera sur l'espace urbain ainsi recréé. À Rouen le débat est moins de savoir où passera le contournement Est, dont le tracé est assez contraint, que de savoir quelle urbanisation et quel plan de déplacement décidés par l'agglomération l'accompagneront.

Nous allons donc voir se multiplier des débats où sous la conduite de la commission particulière deux maîtres d'ouvrage, deux décideurs devront solidairement répondre aux questions du public et le cas échéant évoluer de concert sous la pression des arguments et des expertises complémentaires. Le moins qu'on puisse dire est que c'est nouveau tant pour les représentants de l'État que pour les élus locaux.

Utilité

Un débat peut être pertinent (traiter à fond les vraies questions) et bien conduit, encore faut-il qu'il "serve à quelque chose". Si les aménageurs sont persuadés que les débats publics ne servent à rien, au mieux à perdre du temps, au pire à devoir renoncer à de beaux projets, on peut penser qu'ils n'aborderont pas les débats dans un état d'esprit propice à leur bon déroulement.

Il s'agit d'une nouvelle forme de démocratie, qui n'est ni meilleure ni pire que l'autre. Comme dans tout exercice démocratique, il est bon que des conflits apparaissent. En tout cas ce n'est pas anormal, ce n'est pas un signe de mauvaise santé de la démocratie. Les polémiques et les simplifications ont le mérite de permettre de bien identifier les options opposées. Si on ne tombe pas dans la dénaturaison, elles permettent à chacun de saisir les enjeux et d'exprimer des préférences claires, quitte à ce qu'ensuite la gestion de la solution qui l'aura emportée tienne compte des arguments contraires.

Dans la démocratie classique, le souhait de chaque candidat est d'être élu et réélu. Nul ne se réjouit du succès de son adversaire, et nul ne se félicite que le respect des "règles démocratiques" l'ait conduit à céder le pouvoir. Il est de même normal dans la démocratie participative que chacun défende les partis d'aménagement auxquels il croit, se réjouisse de les voir finalement l'emporter ou s'attriste éventuelle-

ment de leur insuccès. Mais il existe une grande différence, c'est que le parti finalement retenu peut éventuellement rallier des opinions qui au départ ne lui auraient pas été acquises. Des solutions alternatives peuvent s'imposer, ou même l'un des camps en présence finir par comprendre que son dossier est moins solide que ce qu'il pensait au départ. Le corollaire est que l'ouvrage surtout s'il est réalisé n'est pas remis à nouveau en débat alors que dans la démocratie classique qui est un éternel recommencement le vaincu du jour prépare aussitôt sa revanche pour le prochain scrutin.

L'utilité du débat n'est pas uniquement cette confrontation de différentes solutions (y compris ne rien faire du tout) d'où peut se dégager celle qui ralliera la majorité sinon des suffrages, du moins des opinions correctement étayées. Elle consiste aussi à tisser des liens de confiance entre des partenaires (des adversaires, des acteurs...) qui vont avoir à vivre encore très longtemps avec le projet (dix ans peuvent s'écouler entre le débat et la réalisation).

Là encore le parallèle avec la démocratie classique est aisé : plus que des faits bruts comme la possibilité de mettre un bulletin dans une urne, la démocratie est un tissu de règles de comportements qui additionnées font que le peuple a confiance (ou n'a pas confiance) dans le processus de dévolution du pouvoir. Il faut des médias pluriels, une magistrature indépendante, un accès égal aux sources de financement pour tous les candidats, une tradition de tolérance et de respect de la parole de l'autre qui font que bien des démocraties formelles aujourd'hui ne sont pas de vraies démocraties. Pour la démocratie participative, il en va de même. Les règles de confiance doivent s'établir pendant le débat public et perdurer après. Le maître d'ouvrage ne doit pas se sentir soulagé d'avoir fini le débat et le montrer, il perdrait rapidement tout l'acquis du débat. La démocratie participative (les débats publics et dans leur ombre les concertations qui préfigureront à leur tour les futurs débats ou les enquêtes publiques) doivent se développer sur un terreau de confiance qui n'exclut pas la fermeté dans les convictions, mais implique une attitude générale de tolérance et d'ouverture d'esprit.

On a souligné que la démocratie classique, fort décriée, aboutissait au moins à deux types de résultats tangibles : on désigne des élus ; on approuve des textes. Rien de tel dans la démocratie participative puisque la décision quelle qu'elle soit n'est pas une conséquence directe et immédiate de la fin du débat.

Je dois d'abord rappeler que même dans le passé et dans les procédures classiques il était bien difficile de déceler l'instant où la décision avait "vraiment" et "définitivement" été prise. Souvenons

nous du canal Rhin-Rhône, plusieurs fois décidé et financé mais jamais réalisé. A la limite seule la réalisation d'un projet permettait d'affirmer que la décision prise était irrévocable.

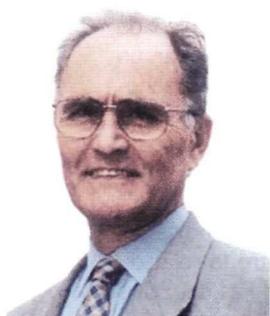
Le débat public est une étape de la prise de décision qui s'ajoute à un processus toujours long, s'agissant d'ouvrages majeurs. Certains d'entre eux sont dans les esprits sinon dans les cartons depuis des décennies, depuis des siècles à l'état de rêve (le tunnel sous la Manche, le pont vers la Sicile). Tous sont pris en compte dans des schémas nationaux voire internationaux de transport ou d'aménagement, plus ou moins inscrits dans des traités et des lois, validés plusieurs fois par des comités interministériels. On peut même affirmer que plus qu'une absence de décision, c'est un trop plein de décision que l'on constate et qui menace parfois la sérénité du débat public. On assiste à un chevauchement de plusieurs logiques et de plusieurs procédures, chacun voulant tirer les bénéfices d'une annonce au cours de laquelle l'accent est plus mis sur le côté positif et volontariste de l'étape que sur les conditions restrictives ou suspensives.

Même si les maîtres d'ouvrage orchestrent progressivement de façon plus solennelle les annonces des décisions qu'ils prendront après débat, cela n'empêchera pas qu'au final la décision ultime ne sera pas forcément celle qui aura semblé découler du débat et de l'annonce du maître d'ouvrage. Espérons toutefois que ces cas resteront marginaux, exceptionnels.

Il n'en demeure pas moins que cette inquiétude des maîtres d'ouvrage (le débat contribue-t-il vraiment à la prise d'une décision) est réelle et ne sera apaisée qu'au fur et à mesure qu'ils verront que les projets sortis d'un bon débat résistent mieux aux ultimes tentatives de remise en cause que les autres. La procédure n'est pas suffisamment ancienne pour que la démonstration ait pu encore se faire.

Pour conclure, il n'existe pas par définition de débat public ou de concertation parfaits. Mais chacun doit faire en sorte que les futurs débats soient pleinement utiles, j'espère avoir convaincu le lecteur de l'intérêt que cette nouvelle forme de démocratie représentait pour le ministère, surtout à un moment si crucial de son évolution. En me demandant le 9 juin 2004 d'organiser et d'animer au sein du CGPC un réseau de compétence et d'expertise en matière de concertation et de débat public, le ministre a voulu faire de la capacité des agents de l'Équipement à écouter leurs concitoyens et les élus une des conditions de la réussite d'une grande ambition : placer le ministère au cœur de l'aménagement et du développement durable des territoires, en faire un partenaire écouté et efficace des collectivités territoriales. ■

Débat public et ingénieur



Georges MERCADAL

IGPC 62

Vice Président de la Commission
Nationale Débat Public

Vice Président du CGPC de 2001 à 2003

Le débat public, cette originalité de la loi de proximité de mars 2002, est au milieu du gué. Après plusieurs débats réalisés dans la sérénité et conclus par les maîtres d'ouvrage selon tout l'éventail des possibilités, depuis l'abandon du projet jusqu'à son maintien tel quel, en passant par des solutions composites, on peut dire que la faisabilité en est établie. Mais le débat est toujours pour le Maître d'ouvrage une inconnue pleine d'aléas et, pour ses ingénieurs, une épreuve et un trac. Pour passer ce gué, il faut comprendre comment fonctionne le public, comment évolue sa psychologie, et comment se place le débat dans le processus de décision. Cette réflexion commence seulement, voici quelques unes des propositions qui s'en dégagent.

L'attitude du public est d'autant plus sereine et signifiante que le débat est placé dans un processus continu.

Rappelons d'abord les caractéristiques légales essentielles du débat :

- il se déroule dans un temps limité, 4 mois au plus et sur un objet assez précis mais pas encore décidé : un projet d'une certaine importance présenté par un maître d'ouvrage ;
- il n'est pas conclusif, seulement sanctionné par un compte rendu et, 3 mois après, une décision motivée du maître d'ouvrage ;
- il est organisé, animé et relaté par un tiers indépendant, garant de la bonne information et de la

possibilité d'expression de tous ceux qui sont concernés.

Dans le but modeste de permettre un déroulement satisfaisant des débats, la CNDP, instituée par la loi en autorité administrative indépendante, a dû compléter cette définition. Elle s'est appuyé sur une évidence qui paraît maintenant partagée par tout le monde : la décision sur un projet public de quelque importance n'est pas un acte instantané, mais un processus étalé dans le temps, étroitement imbriqué avec l'élaboration du projet. Elle recommande en effet dans ses cahiers méthodologiques, que le débat public soit précédé d'une concertation de préparation avec les acteurs, et continué avec eux par une concertation de suivi.

Cela ordonne sur une scène particulière chacun des moments que politologues et sociologues distinguent dans le processus de décision : approfondissement des connaissances, confrontation des arguments, concertations et négociations, et instants de décisions proprement dites. Le débat public révèle alors sa fonction spécifique, le dévoilement des réalités psychosociologiques de la société et, à travers elles, de l'acceptabilité du projet. On a des exemples de succès de tels processus : CDG express, où le maître d'ouvrage a poursuivi le dialogue avec les interlocuteurs issus du débat sur l'alternative dégagée en cours de débat, le terminal conteneur de FOS, où un pacte pour une concertation de suivi a été mis au point pendant le débat et devrait être signé par tous les partenaires. Mais pour en faire une routine il faudra encore un travail d'apprentissage important, notamment des maîtres d'ouvrage.

La confiance du public est à la merci du processus de décision et du comportement du décideur.

Les exemples de réactions très vives à cause d'une erreur dans le processus de décision sont courants : à Bordeaux parce que dans le cours du débat une décision est intervenue, à Perpignan parce qu'un ministre déclare dans un communiqué conjoint avec son homologue espagnol que l'interconnexion entre les deux pays sera renforcée. L'inacceptable peut provenir aussi de la défiance envers le maître

d'ouvrage, parce qu'il a « trompé le public » : un projet de retraitement d'un terribil dans le Nord présenté par une filiale des Houillères, a réveillé toute l'acrimonie accumulée contre l'ancien employeur...

Tout aussi dirimants les rejets dus à l'impression d'injustice entre les territoires : à Perpignan parce que l'interconnexion était prévue dans les Pyrénées centrales et qu'un Premier Ministre a arrêté le projet. A Fos, un projet d'incinérateur de la ville de Marseille qui a été précédemment envisagé ailleurs promet une réaction semblable.

Que l'ingénieur ait quelque peine à trouver sa place dans un tel contexte n'étonnera personne. Il doit être dit-on à la fois impliqué dans la défense de son projet, et distancié pour montrer au public qu'il est ouvert à ses arguments. D'une manière générale, il devrait se penser au service d'un processus de maturation, et chargé avant tout d'y apporter une intelligence dégagée des pesanteurs de son organisation. Conséquence particulière importante : quand l'ingénieur a recourt à des modèles il devrait privilégier leur pouvoir explicatif plutôt que des « boîtes noires », même si celles-ci ont un pouvoir prédictif supérieur. De même : l'évaluation socioéconomique devrait être réalisée par catégorie d'intérêt et conçue comme une aide à la construction négociée d'un intérêt général plutôt que comme une norme surplombant toutes les parties.

La conviction du public ne suit pas tous les chemins de la rationalité du décideur.

Il n'est pas étonnant, dès lors que le débat dévoile la psychosociologie du public, qu'il ne s'aligne pas sur la démarche rationnelle du décideur. Encore faut-il ne pas s'en scandaliser, et pour cela comprendre où se situent les divergences. En voici deux que l'on rencontre presque partout.

- Pour le public, tout ce qui est prouvé n'est pas certain.

La preuve dans les domaines où règne l'incertitude est apportée par des procédures administratives ou scientifiques et administratives. Ainsi par exemple depuis vingt ans les électriciens du monde entier ont diligenté des recherches pour déterminer si les champs électriques et magnétiques créés par les lignes à très haute tension représentent un risque pour la santé. Les résultats, tous publiés, ont été synthétisés par diverses commissions internationales, notamment au sein de l'OMS. Et pourtant le public n'est pas convaincu et demande l'application du principe de précaution. Cette construction du doute se nourrit de l'insuffisance des connaissances, des suspensions à l'égard des institutions soupçonnées d'agir plus pour leur propre cause, que pour servir le public, des peurs collectives qui peuvent s'édifier sur ces incertitudes et suspensions.

Pour redonner confiance à la société, l'ingénieur doit modifier ses comportements tant individuels que collectifs. Au rang des comportements personnels, il doit être plus ingénieur et moins simple

rouage d'une institution : qu'il ne s'abrite pas derrière des circulaires mais qu'il remonte aux explications scientifiques, qu'il fasse appel à toutes les ressources de la mesure, qu'il sache mettre en jeu la recherche. Au rang des comportements collectifs, il doit reconnaître que certains sujets sont au stade de controverses : qu'il soit là aussi impliqué mais distancié, qu'il cherche à les faire progresser par la connaissance, en traitant sur un même plan leurs aspects technico-économiques et leurs aspects socioculturels. Le domaine des infrastructures est particulièrement concerné par la controverse sur la maîtrise des demandes : déjà ancienne dans l'énergie et l'eau, elle est encore au stade polémique dans les transports où la mobilité est en cause.

- Pour le public, tout ce qui est utile n'est pas désirable.

L'une des plus profondes réalités, ou des plus enfouies, que révèle le débat public est ce que certains auteurs, B. Latour et D. Boullier notamment, ont appelé des attachements. De Fos à Perpignan en passant par la Suisse Normande c'est bien de leurs attachements que parlent les gens. Par un processus de montée en généralité ces attachements se rassemblent dans la recherche quasi-universelle d'identité, souvent résumée par un paysage qui la concrétise physiquement et la symbolise culturellement. Et l'utilité du projet, même reconnue, ne le rendra pas acceptable si il porte atteinte à cette identité : l'analogie entre le rejet du retraitement d'un terribil dans le Nord Pas de Calais et celui de la ligne France Espagne en plaine du Roussillon est frappante.

Comment surmonter cette contradiction ? La réponse tient en un mot : par plus d'ingéniosité, plus d'imagination. La Royal Academy of Engineering de Londres en a fait sa recommandation éthique centrale auprès de ses adhérents, dont il faut rappeler d'ailleurs qu'ils sont à la fois architectes et ingénieurs. Cette mise en avant de la créativité est pour elle la sortie par le haut des contradictions entre autant de développement et plus de conscience environnementale. L'appel du débat public à la créativité va au delà : c'est aussi la sortie par le haut des contradictions entre le général et le particulier, entre le rationnel et le sensible, entre la modernité et l'identité.

Dans le domaine des infrastructures, l'ingéniosité bute sur les limites de l'équipement. Le public en a conscience, aussi conduit-il, et c'est un point commun à tous les débats, à un déplacement du regard vers une stratégie d'aménagement à différentes échelles en liaison avec le projet. Concilier le général et le particulier, le développement et l'environnement, la rationalité et le sensible, c'est souvent imaginer une stratégie combinant dans le temps et à des échelles spatiales différentes, des investissements et des mesures de fonctionnement. C'est une cohérence transversale à travers le temps et les territoires que souhaite le public, une stratégie qui rende durable, socialement et environnementalement, le développement économique que constitue en général à lui seul l'équipement. ■

Participer à un débat public : des effets inattendus

Participer à un débat public n'est pas facile, quel que soit la position que l'on occupe (représentant de la MO, membre de la Commission Particulière du Débat Public⁽¹⁾, élu, représentant d'une association, simple citoyen, ou un peu de tout cela...). La légitimité du débat, et la reconnaissance de sa valeur passe par la mobilisation du public. Dans quelle mesure celui-ci répond-il ou non aux attentes ? Dans quelle mesure l'organisation, la mise en scène, la communication, l'animation des réunions publiques vont-ils faciliter ou au contraire faire obstacle à la participation ? Et qui se cache dans « le public » ?

Martine REVEL

historienne et sociologue, enseignante chercheur au Centre Ethique Technique et Société de l'Institut Catholique d'Arts et Métiers. Spécialiste de l'accompagnement du changement en entreprise et du management participatif des équipes. Elle a publié plusieurs articles dans des revues scientifiques et contribué à un livre sur les compétences clés pour un développement durable.



Comment le « public » se construit-il ?

Le débat public vise à restaurer la légitimité des projets, en sollicitant l'expression des avis du public, synthétisés par les membres de la CPDP. Un débat public ne se déchiffre plus uniquement par l'opposition de l'intérêt général aux intérêts particuliers. Il s'agit de saisir les conditions d'expression, de reconstruction du sens accordé aux projets et de formation d'une communauté d'acteurs concernés. Ce processus complexe va suivre plusieurs étapes.

La brièveté de cet article ne nous permet pas d'embrasser cette problématique de manière exhaustive. Nous nous proposons d'aborder la question de la participation du public au débat qui s'est déroulé du 30 septembre 2003 au 20 janvier 2004 pour discuter de l'opportunité et des conditions de construction de la Liaison Autoroutière Amiens Lille Belgique (LAALB)⁽²⁾.

Que produit l'institutionnalisation du débat public ?

Le débat public consiste à mettre un projet en discussion, c'est-à-dire à solliciter et à recueillir des avis avant d'agir. Comme le montre Fourniaux, 2004, « la pratique du débat publique s'invente dans les conflits d'aménagement avant d'être institutionnalisée ».

Que devient son institutionnalisation ?

Aucun des différents participants n'est en mesure de prévoir à l'avance la façon dont va se dérouler le débat. D'une certaine façon **les incertitudes**

liées à la nouveauté du débat se sont conjuguées avec la complexité de cet exercice pour empêcher un seul acteur de prendre le contrôle du dispositif.

L'émergence d'un nouveau cycle d'expérimentations.

Nous faisons l'hypothèse que nous sommes actuellement à **la fin d'un premier cycle d'expérimentations**. Sept débats publics ont été organisés par la CNDP⁽³⁾ depuis la loi de démocratie de proximité⁽⁴⁾. La CNDP, ainsi que le Conseil Général des Ponts et Chaussées et que le Ministère de l'Équipement, tirent aujourd'hui les premiers enseignements de ces débats et cherchent à codifier un certain nombre de « bonnes pratiques ». Par exemple, la façon dont ces avis doivent être restitués n'est pas institutionnalisée : il existe autant de comptes rendus que de débats, même si en étudiant les débats les plus récents, on note une homogénéisation des rubriques et de la rhétorique mobilisés⁽⁵⁾. Nous passons de la phase initiale d'expérimentation pour passer à une étape de consolidation des apprentissages, ce qui implique une comparaison entre des représentations antagonistes du « bon débat ». Un premier ensemble de repères ou d'outils qui vise à réduire l'incertitude de l'exercice du débat public apparaît⁽⁶⁾,

(1) Pour simplifier la lecture, nous utiliserons dans la suite du texte le sigle CPDP pour désigner cette commission.

(2) La CNDP a jugé qu'il convenait d'organiser un débat public pour apporter des réponses à trois questions : le projet de liaison autoroutière Amiens Lille Belgique est-il opportun ? Quels principes et quelles relations avec les territoires le maître d'ouvrage doit-il inscrire dans le cahier des charges de cette liaison autoroutière dans une perspective de développement durable ? Selon quelle modalité serait-il préférable de la réaliser : vaut-il mieux une autoroute réalisée en tracé neuf ou

(3) Commission Nationale de Débat Public.

(4) Loi n° 2002.276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

(5) Comparer par exemple les comptes rendus du débat sur le contournement de Lyon et ceux plus récents de la LAALB ou du contournement autoroutier de Bordeaux.

(6) Les documents mis à disposition des associations et des élus par la CNDP ou le document « Concertation/débat public Fiches méthodologiques » publié par le Ministère de l'Équipement, tous parus en 2004.

pour ses différents participants actifs au niveau national : CNDP, Maîtrise d'ouvrage, élus et, dans une certaine mesure, les associations suffisamment organisées pour constituer un réseau étendu⁽⁷⁾.

Nous commençons par présenter notre démarche de recherche. Dans une première partie, nous nous interrogeons sur ce que pourrait être un débat public idéal, en partant des trois modèles de démocratie technique proposés par Callon, 1998. Nous décrivons ensuite comment se sont déroulés les différentes réunions organisées par la CPDP dans la deuxième partie, en nous intéressant aux différents acteurs présents et à l'évolution de la participation de ces derniers. Enfin, nous présentons quelques points saillants de notre analyse de la participation, en décrivant notamment un effet miroir.

Une démarche originale de recherche-action en collaboration avec la DRE Nord Pas-de-Calais.

Comme toute recherche-action, notre démarche vise à la fois à répondre à une demande sociale (ici la demande formulée par la DRE) dans des conditions éthiques et à produire des connaissances fondamentales⁽⁸⁾.

La DRE Nord pas de calais a sollicité notre accompagnement afin de l'aider à préciser son rôle dans le débat et à aborder les conflits de valeur sous-jacents. Le Centre Ethique Technique et Société s'est appuyé sur son expérience d'accompagnement de décisions en situation controversée. Ces différents objectifs nous permettaient d'approfondir nos connaissances et de vérifier nos hypothèses.

Notre recherche-action a suivi quatre étapes depuis l'analyse de la littérature, l'analyse du dossier de débat public présenté par la DRE, l'analyse stratégique des effets du débat sur les membres de la Maîtrise d'ouvrage et le suivi du débat public. Les chercheurs ont participé aux différentes réunions organisées par la CPDP. Nous avons construit une grille d'observation du débat et confronté nos observations au script intégral de chacune des réunions. Cet article se fonde sur ces éléments.

Première partie : que serait un « bon » débat public ?

Les enjeux : remise en cause de la répartition traditionnelle des rôles entre aménageurs et « usagers ».

La généralisation des débats publics est liée à une crise de la démocratie [Beck, 1986 ; Feenberg, 1999], de la légitimité des politiques et à une forme de rationalité scientifique. Le débat public a ainsi été mis en place pour faire face à un déficit de légitimité des décisions des aménageurs. Il généralise la discussion comme moyen d'anticiper et de réguler les conflits. Les principaux enjeux d'un tel débat public sont multiples. Assurer d'abord une forme d'intervention du « citoyen ordinaire » dans les enjeux collectifs. Créer ensuite des forums de discussions hybrides, rassemblant experts et profanes sur un pied d'égalité (principe d'équivalence de la CNDP). Elargir, enfin, les frontières classiques de la représentation politique. Cependant, la participation recèle une ambiguïté liée à la loi qui fait du débat public un lieu de discussion. La prise de décision reste l'apanage du Ministre concerné. Ces enjeux traduisent l'évolution de la notion d'intérêt général, qui n'est plus la prérogative de l'Etat

mais doit se construire avec d'autres acteurs⁽⁹⁾. Le décideur doit consulter les citoyens avant de prendre sa décision. Le lien entre participation et décision est ici délicat à gérer. Pour exemple, l'accusation récurrente que « tout est joué d'avance ». En ce sens, les acteurs cherchent en début de débat à se faire une opinion : ils testent la capacité de la CPDP et de la Maîtrise d'ouvrage à créer un véritable lieu d'échange. Un repère structurant pour « le public » semble être la capacité du Maître d'ouvrage à écouter, et à envisager des modifications ou l'abandon du projet.

Le débat public de la LAALB est un exercice nouveau pour les membres de la Maîtrise d'ouvrage, plein d'incertitudes. Les démarches de légitimation des acteurs et de leurs paroles oscillent entre les représentations dites « traditionnelles » du rôle de l'ingénieur expert, de l'élu, du public principalement, et celles issues d'une représentation idéale de ce que devrait être le débat public.

Que serait un « bon débat » ?

Pour mieux situer ces représentations idéales du « bon débat » ou du « débat réussi », nous avons utilisé les trois modèles de démocratie technique proposés par Michel Callon, 1997.

Dans le premier modèle, des savoirs sont qualifiés d'universels du simple fait qu'ils ont été abstraits des savoirs profanes par des scientifiques. Cette universalité éclaire la décision des élus, sensés s'abstraire de leurs volontés particulières et représenter celle des citoyens. La confiance est construite par **l'instruction publique** qui assure la possibilité de cette double abstraction et l'explication des décisions prises. Leur légitimité vient à la fois de la représentativité des élus et du réalisme des techniciens.

Dans le second modèle, savoirs universels et savoirs concrets sont toujours distincts mais complémentaires. Le modèle propose d'ouvrir des espaces de discussion pour créer les conditions de l'enrichissement des savoirs (focus group, comités locaux d'information, conférences de citoyens...). La lumière naît de la confrontation des points de vue, les crises viennent de la non-capacité d'expression dans l'espace public des savoirs profanes. Ce que craignent avant tout les profanes, c'est qu'on décide sans eux. La légitimité des décisions prises tient pour l'essentiel à l'existence d'une consultation, d'un **débat public**.

Le troisième modèle remplace la notion de public différencié du premier modèle et de public indifférencié du second modèle par la notion de groupe concerné, collectif hybride de spécialistes et de profanes où chacun a sa place et son mot à dire. Dans ces forums se produit un apprentissage collectif croisé puisque les différents savoirs s'enrichissent mutuellement dans le cours même de leur

(7) A ce sujet lire l'article de JM Fourniau sur les effets structurants du débat sur la constitution d'associations qui continuent à exister et à agir efficacement comme partenaires des aménageurs après le débat public du TGV méditerranée.

(8) Liu dans *Fondements et pratiques de la recherche-action* décrit en détails cette méthode de recherche.

(9) La raréfaction du terme « usagers » dans les discours et les écrits, remplacé par celui de « public concerné » ou celui de « citoyens » en est un signe.

coproduction. La légitimité de l'action commune se construit dans la capacité du groupe concerné à faire reconnaître le bien-fondé de son action.

La loi de démocratie de proximité relève principalement du modèle 2, puisque la CNDP est chargée principalement de 'veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat (Art. L. 121-1)'. Cependant, le débat public peut être utilisé pour convaincre du bien fondé des deux solutions proposées par la saisine à la CNDP (modèle 1). A l'inverse, le président de la CPDP souhaite que le débat public 'nous transforme'. Il accepte donc l'incertitude du résultat qui caractérise le modèle 3.

Nous avons pu constater combien la référence à l'un de ses modèles jouait le rôle d'un idéal régulateur des pratiques. En confrontant les pratiques existantes lors des réunions du débat LAALB, nous avons pu « décoder » une partie des enjeux sous-jacents du débat. Au sein même de la Maîtrise d'ouvrage, plusieurs représentations s'affrontent, qui donnent à ses représentants des rôles variés : expert, avocat, (liés principalement au premier modèle) ou acteurs parmi d'autres.

Deuxième partie Qui est le public ?

L 'érosion de la participation

Nous avons suivi 18 réunions réparties sur plusieurs villes de la région en quatre mois. Les réunions se sont suivies à un rythme soutenu. Les trois premières réunions étaient des réunions d'ouverture du débat, sortes de « grandes messes introductives » au cours desquelles la CPDP a établi les règles à respecter. Les réunions suivantes, au début appelées «table rondes thématiques », puis « réunions territoriales », et enfin les auditions publiques. Toutes ces réunions ont suivi la même

mise en scène : grande salle en amphithéâtre, Maîtrise d'ouvrage et CPDP sur l'estrade, deux hôtes pour tendre les micros au public. Le dispositif de recueil des questions écrites mérite que l'on s'y attarde. Les personnes assises dans la salle, « le public », pouvaient poser des questions à l'oral mais aussi par écrit aux membres de la Maîtrise d'ouvrage. Il fallait pour ce faire remplir de petits feuillets mis à disposition en début de séance, en n'omettant pas de préciser nom, prénom et adresse. Puis la personne devait donner ses feuilles (ou les transmettre par personnes interposées si elle était assise en milieu de gradin) à une hôtesse, qui les rassemblait, disparaissait de son champs de vision, pour réapparaître près du Président de la CPDP, qui les triait et semblait en sélectionner (comment ?) quelques-unes qu'il lisait à haute voix aux membres de la Maîtrise d'ouvrage. Un processus long qui pouvait laisser supposer une sélection non dite des questions. Bien que la Maîtrise d'ouvrage et la CPDP aient privilégié les réponses par oral, certaines d'entre elles, faute de temps, étaient rédigées par écrit et envoyées à la personne qui l'avait posée (pourvu qu'elle ait donné son adresse). Par conséquent, les autres participants n'en étaient pas informés.

La participation s'est rapidement érodée, tombant à une cinquantaine de personnes lors des auditions publiques (dont semble-t-il au moins 30 personnes issues du ministère de l'équipement).

Figure 1 : le nombre des personnes qui participent à chaque réunion organisée par la CPDP (hors membres de la MO et de la CPDP) lors du débat public de la LAALB.

Quel public ?

On distingue généralement dans « le public », les élus, les associations et « le public ». Ce dernier est une construction, sorte d'animal imaginaire qui

Fig. 1

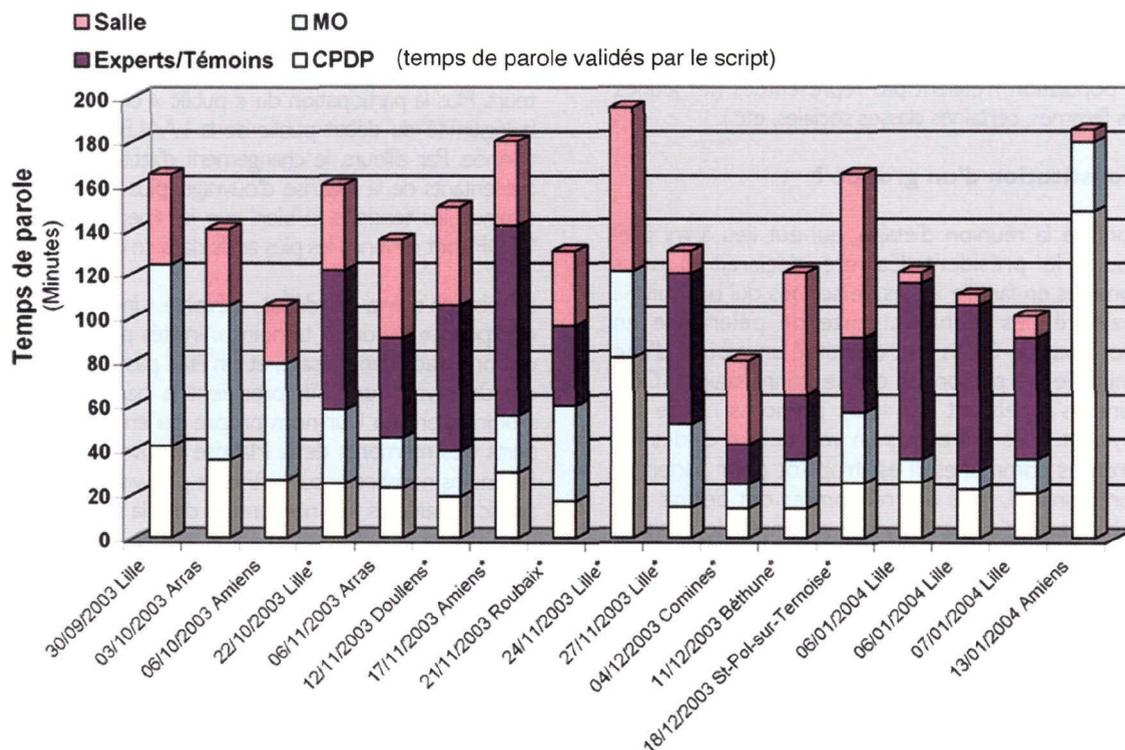
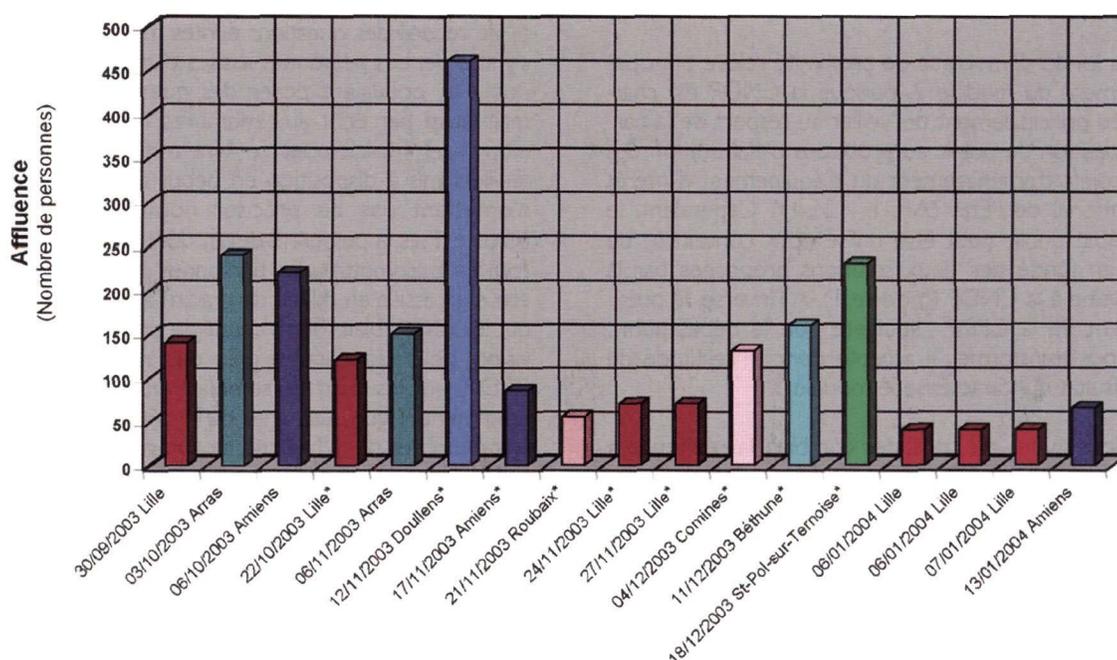


Fig. 2



se fonde sur un idéal de participation de tous les acteurs concernés. La CPDP assume une mission de communication qui doit permettre d'informer le plus de personnes possibles de la tenue du débat (principe de publicité). Elle tend ainsi vers le modèle 2 de démocratie technique qui repose sur la participation la plus large possible des citoyens.

La moyenne d'âge des personnes qui ont participé au débat de la LAALB était approximativement⁽¹⁰⁾ proche des 50 ans, et on a pu repérer un déficit de représentation des femmes. Finalement dans la majorité des réunions le fameux « citoyen ordinaire » n'est pas apparu. Rui, 2004 montre que « madame Michu » n'existe pas. En d'autres termes, le citoyen « désintéressé » ne participera pas au débat public simplement parce qu'il ne se sent pas concerné. Le « citoyen dialogique », celui qui est à la fois élu et riverain, représentant d'association et père de famille, chômeur et défenseur de l'environnement, c'est-à-dire porteur de plusieurs logiques, était par contre bien présent. Pour autant des catégories entières de la population n'étaient pas représentées (les jeunes, les femmes, certaines classes sociales, etc.).

Constitution d'un groupe ?

Lors de la réunion d'étape, qui eut lieu à mi parcours, le président Carrère déclarait « nous sommes en famille ». Les personnes qui ont suivi la majorité des réunions, sorte de pèlerinage en Nord-pas-de-Calais, ont constitué un groupe d'une vingtaine de personnes qui se connaissaient. Certaines s'appelaient par leurs prénoms ou se tutoyaient. Elles ont acquis un vocabulaire et des références communes. Il est trop tôt pour parler de communauté, mais des rencontres ont permis aux participants d'évoluer dans leurs prises de position au cours du débat. Même si la question reste posée de la représentativité et de la légitimité de ses personnes ; elles pourraient devenir des partenaires de la DRE Nord-pas-de-Calais.

Réduire la notion de participation à l'assiduité de ce groupe serait un trompe l'œil. Le fait que les

tracés n'aient pas été défini a sans doute amené de la sérénité au débat qui est resté très policé, mais il a aussi contribué au manque de mobilisation des fameux « riverains » qu'on accuse systématiquement d'effets perturbateurs (en référence au premier modèle de démocratie technique).

Troisième partie : effet inattendu ou effet miroir : qui est qui ?

Premier effet inattendu, des réunions alternatives ont été organisées sans la participation de la CPDP par des maires qui ont estimé avoir été écarté de la consultation. Le débat public de la LAALB ne s'est donc pas réduit aux réunions officielles, il est protéiforme.

Progressivement le « public » au sens de citoyen dialogique qui se sent concerné par le projet à titre personnel (et non professionnel ou en tant que représentant d'un collectif) a disparu. Les membres de la CPDP ont graduellement glissé de leur rôle d'animation du débat, sur lequel ils avaient mis l'accent, à un rôle d'enquêteurs. Plus la participation du « public » diminuait, plus la légitimité du débat public de la LAALB était questionnée. Par ailleurs, le changement d'attitude des représentants de la Maîtrise d'ouvrage, plus silencieux, a diminué les tensions, si bien que les membres de la CPDP sont devenus les plus actifs dans ce débat.

La mise en scène des débats a évolué. Une partie des « experts » ou des « témoins » invités par la CPDP ont pris place dans la salle, et il n'était pas toujours facile de savoir, lorsqu'ils prenaient la parole⁽¹¹⁾, s'ils s'exprimaient en leur nom propre ou en tant qu'experts. Les membres de la Maîtrise d'ouvrage se sont fait moins nombreux sur scène, et plus visibles (car le public n'était plus très nombreux) dans la salle.

(10) En l'absence de données statistiques, il s'agit de calculs faits à partir de nos estimations lors des réunions.

(11) Un élu du Nord par exemple porte de multiples « casquettes », et son discours glisse plusieurs fois d'un rôle à un autre dans le même élan.

La logique d'investigation

Les questions ne se sont plus tant exprimées dans la salle qu'à travers les interrogations des membres de la CPDP. L'exercice de l'audition publique les a conduit naturellement à poser directement les questions. On constate ainsi que la répartition des temps de parole entre les membres de la CPDP, la Maîtrise d'ouvrage et « le public » changent radicalement à partir de la réunion d'étape de mi novembre. La Maîtrise d'ouvrage se tait, le temps de parole du public diminue aussi et ce sont les experts et les membres de la CPDP qui en bénéficient. Ils prennent des initiatives, pour approfondir certains aspects qu'ils ont identifié comme pertinents : la régulation du trafic grâce au péage, l'organisation d'auditions publiques. Ceux-ci visent à s'inscrire dans le modèle 2 de démocratie technique mais utilisent les moyens du modèle 1 (les questions/réponses à travers les auditions par exemple) afin de produire des informations qui vont éclairer la décision du Ministre.

Effet miroir

Lors de la réunion de clôture qui s'est tenue à Lille le 15 janvier 2004, un écran placé derrière les membres de la CPDP seuls sur l'estrade, permettait aux quelques 170 personnes présentes de suivre les exposés des membres de la CPDP. Ce dispositif, permettait aussi de filmer les personnes du « public » qui prenaient la parole. Les membres de la CPDP parlaient la majeure partie du temps (c.f. : figure 2). On ne voyait plus à l'écran que les membres de la CPDP. Ceci a rendu visible cet effet miroir : la CPDP avait « remplacé » le public. Finalement, le débat se suffisait à lui-même : si les acteurs concernés ne venaient pas, on pouvait se

reposer sur des intermédiaires, traditionnels : les experts ou les élus, qui réfèrent au premier modèle de démocratie technique, ou des associations, qui seraient alors en position d'introduire des éléments du modèle 2, à moins qu'ils ne rejoignent le modèle 1 (reconnaissance de nouveaux acteurs qui permet de maintenir le système inchangé).

En conclusion, il est encore difficile de statuer sur la constitution réelle d'une communauté liée au débat sur la LAALB. Des apprentissages, des informations ont été notés, et nous allons approfondir ces questions. Il est intéressant de noter combien les enjeux et les valeurs sous-jacentes au débat public structurent le déroulement de ce dernier jusque dans ces détails les plus concrets. L'ambiguïté de la loi de démocratie de proximité laisse une liberté d'interprétation aux acteurs de ces débats, tout en reflétant une information, une expérience et une capacité à s'exprimer inégales. Si l'objectif principal est bien de passer au modèle 2 de démocratie technique, des dispositifs concrets innovants pour attirer les citoyens et leur permettre de s'exprimer restent à expérimenter. ■

Bibliographie Sommaire

- Callon, *Des différentes formes de démocratie technique*. Paris, *Annales des Mines*, n°9, janv 1998.
- Feenberg, A., *(Re)penser la technique. Vers une technologie démocratique*. Paris, *La découverte*, 2004.
- Fourniau, JM, *Avoir part à la discussion publique des projets, objet de mésentente*. 2004.
- Liu, M, *Pratique et fondements de la recherche-action*. Paris, *L'Harmattan*, 1997.
- Rui, S. *La démocratie en débat. Les citoyens face à l'action publique*. Paris, *Armand Colin*, 2004.

Les enseignements du débat public sur le projet d'autoroute Amiens-Lille-Belgique

(OCTOBRE 2003 – FÉVRIER 2004)

Gilbert CARRÈRE

Préfet de région honoraire
Ancien Conseiller-Maître
à la Cour des Comptes
Président de la Commission
particulière du débat public relatif au
projet de liaison autoroutière
Amiens – Lille – Belgique

Dans le processus qui, de 1990 avec le débat national sur les transports et la circulaire *Bianco* qui en est issue, puis à la loi *Bamier* (février 1995), puis encore à la circulaire *Lepage* (juillet 1996) sur la concertation et, enfin à la loi S.R.U de février 2002, la procédure du débat public constitue, à ce jour, l'expression la plus affinée – sinon définitive – d'une nouvelle conception de la décision publique.

Ayant eu la bonne fortune d'être associé, de diverses manières, aux expérimentations qui ont précédé ces différentes phases (débat national sur les transports en 1991, concertation sur l'extension de l'aéroport de Roissy en 1996, concertation sur la Z.A.C Paris Rive Gauche, toujours en cours depuis 1997), je me propose d'examiner ici le débat public sur le projet d'autoroute Amiens – Lille – Belgique, non seulement en lui-même, mais aussi dans cette perspective de quinze années d'expérimentations : certaines, de caractère purement prétoire – comme le débat de 1991 – débouchant sur une simple circulaire mais, comme la circulaire *Lepage* en 1996, riche de développements empiriques – d'autres imposés par l'autorité judiciaire, comme la concertation engagée par la Ville de Paris pour la Z.A.C Paris Rive Gauche – entérinés ultérieurement par la loi ; en l'espèce, celle de février 2002 déjà évoquée pour les très grands projets d'équipements publics.

Le débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens – Lille – Belgique (LAALB) s'inscrit dans ce cadre législatif et dans celui d'une procédure désormais nationalisée, établie par la commission nationale du débat public.

Plusieurs éléments, d'ordre factuel, en font cependant un cas un peu particulier qui obligent à nuancer les enseignements qui peuvent en être tirés.

D'abord, le fait que son ouverture, ayant été reportée du 1er septembre au 1er octobre 2003, son déroulement ne pouvait manquer d'être affecté par la proximité des élections cantonales du printemps suivant, au point d'interdire à la commission les deux mois supplémentaires de débat qu'elle pouvait normalement demander, mais qui auraient débordé sur la campagne électorale. Sans ce rapport, l'étude complémentaire – sur laquelle je re-viendrai – aurait pu, en particulier, être menée à son terme sans précipitation et, peut-on espérer, à la satisfaction de ceux qui l'avaient demandée. Il est permis de penser aussi que, sans cette proximité immédiate, davantage d'élus se seraient explicitement intéressés au débat.

La deuxième particularité a trait aux effets des décisions du comité interministériel à l'aménagement du territoire du 18 décembre 2003 qui, en confirmant la mise à l'étude du projet, a pu donner le sentiment qu'il était adopté sans attendre la fin des travaux de la commission. Bien que sa situation fût quelque peu différente de celle qui animait au même moment le débat sur le contournement de Bordeaux et que la commission eût décidé, après mûre réflexion, de poursuivre le débat, certains partenaires de celui-ci, jusque-là activement engagés, se sont retirés, le considérant désormais privé d'une partie substantielle de son intérêt et, en tout cas, le privant d'une participation certes exigeante, parfois vivement contestataire, mais de qualité.

Une autre particularité et non de moindre intérêt tenait au caractère international du projet et aux initiatives qu'il a inspirées à la commission. J'y reviendrai.

Ces précisions étant apportées, les enseignements de ce débat public peuvent se classer en quatre rubriques :

I. – L'amont du débat :

Le mois de septembre 2003 a été mis à profit par le président et certains membres de la commission, ensemble ou séparément, pour des contacts et entretiens – une trentaine au total – avec les trois préfets, les parlementaires, des maires des grandes villes, pré-

sidents d'assemblées locales, de chambres de commerces... et des responsables associatifs, tant à Amiens, qu'à Arras et Lille, pour préciser le sens du débat, en esquisser un calendrier possible et recueillir les observations et suggestions.

Tandis que plusieurs de ces interlocuteurs doutaient de l'intérêt d'un processus aussi long, tant les réponses leur paraissaient aller de soi, les responsables associatifs et en particulier les représentants de France – Nature-Environnement, acceptèrent certes d'entrer davantage dans les échanges sur la conduite du débat mais, pour autant, ces premières rencontres « *pour faire connaissance* » étaient-elles suffisantes ? Sans doute pas et un dialogue plus développé, soit pour déceler tout de suite les points saillants de l'exercice, soit pour aborder dès le début du débat le sujet de l'étude complémentaire, aurait permis d'entrer plus rapidement dans le vif des questions et d'éviter les « creux » dans l'attention portée aux différentes manifestations du débat.

D'autre part et s'agissant cette fois des publics visés, les deux conférences d'Amiens et Lille, les cinq à six entretiens dans les journaux télévisés régionaux, inévitablement très brefs, n'ont pas suffi à susciter puis à entretenir l'intérêt. D'autant moins que le projet de liaison autoroutière avait un précédent, sous l'appellation de A 24, interrompu en 1998 sur l'intervention des élus écologistes. Il eût fallu faire mieux apparaître les éléments nouveaux du sujet, engager peut-être une vaste enquête d'opinion et, en tout cas, avancer la parution du premier numéro du journal du débat.

Au total et à la lumière de l'expérience, il me paraît aujourd'hui que le calendrier du débat aurait dû donner lieu non pas seulement à quelques consultations mais à une concertation, de même que, dans les toutes premières semaines, le cahier des charges de l'étude ou expertise complémentaire. D'autre part, des réunions d'information dans les principales villes et devant les assemblées locales – pour autant qu'elles le veuillent bien – au-raient dû annoncer plus largement l'ouverture du débat lui-même.

2. – Les auditions publiques :

Il en était prévu, dans la deuxième partie du calendrier, un peu en substitution de réunions publiques dont l'intérêt paraissait faiblir, comme des éléments d'ordre secondaire.

Or, les sujets choisis, plutôt transversaux : modernisation ferroviaire ; canal Seine Nord et projet de LAALB ; possibilités et limites de la régulation des trafics par le péage ; coûts et avantages comparés du projet autoroutier et d'aménagements sur place de la voirie nationale, ont amené des auditoires relativement spécialisés, intéressés par l'approfondissement de ces sujets, au point de modifier bien des points de vue exprimés en réunion publique.

Introduites plutôt dans le calendrier, ces auditions auraient sans aucun doute enrichi certains débats, apporté nombre d'éléments nouveaux d'informations venant des responsables nationaux (de V.N.F., de R.F.F...), induit des dialectiques comparatives et des scénarii propres à illustrer les enjeux et leurs interférences. Le débat public n'est-il pas, au fond, un apprentissage de la complexité ?

Chaque débat, à travers ses singularités, me semble offrir ainsi des occasions de renouveler les présentations, de secouer les certitudes ou même de renverser des évidences, à travers ce qu'on pourrait appeler une « *maïeutique* » qui sous-tend l'esprit même du débat. Au passage, ceci me paraît une raison supplémentaire pour recommander la présence d'un universitaire dans les commissions particulières : celle que j'ai eu à présider s'en est particulièrement bien trouvée.

3. – La dimension internationale du débat :

Il est très vite apparu que le projet de liaison autoroutière Amiens – Lille – Belgique ne pouvait donner lieu qu'à un débat tronqué si sa continuité – discontinuité – dans le pays voisin ne pouvait être abordé avec les autorités belges concernées : communes, régions (de Flandre et de Wallonie) éventuellement gouvernement fédéral.

C'est pourquoi la commission ne s'est pas contentée d'organiser une réunion publique dans une commune frontalière – côté français – suivie par 300 personnes dont plusieurs personnalités belges locales ; elle a eu à Lille un long échange avec le ministre régional de la mobilité et des transports de Flandre qui devait se révéler plein d'intérêt sur le sujet lui-même et sur les niveaux de compétences concernés en Belgique.

Allant plus loin, le président et un de ses membres sont allés s'entretenir à Bru-ges avec le gouverneur de la Flandre occidentale et plusieurs parlementaires de la province ; enfin, à Bruxelles, avec les conseillers du ministre fédéral des transports.

Ces différentes initiatives pouvaient-elle être considérées comme excédant la compétence de la commission ? Des échanges ou négociations avaient-ils eu déjà lieu au niveau gouvernemental ? Sans information sur le second point, la commission n'a eu cure d'éventuelles objections sur le premier et s'est félicitée d'avoir clarifié le débat en enregistrant les réserves des autorités belges sur le tracé proposé au droit de Lille jusqu'à la frontière et l'hostilité des responsables locaux wallons à une variante imaginée au cours du débat.

En fait, c'est grâce à la notoriété et à l'entregent de membres de la commission, très introduits en Belgique, que les relations ont pu être établies et les échanges approfondies avec les responsables, tant flamands que wallons, et de ceci aussi je retire un enseignement : dès lors que le projet d'un grand investissement public peut avoir des prolongements ou des effets directs au-delà de nos frontières, il est souhaitable que la commission particulière compte dans ses rangs une personnalité reconnue des autorités du pays voisin concerné.

4. – Les difficultés et limites de l'étude complémentaire :

D'abord, il faut lever un malentendu : peut-il s'agir seulement d'obtenir des développements ou clarifications sur tel élément du dossier de maîtrise d'ouvrage ou de mettre en cause les bases du calendrier ou certaines hypothèses qui sous-tendent le projet, ou en-core, de demander l'introduction dans le débat d'autres hypothèses que celles du maître d'ouvrage ?

La position de la commission nationale me paraît se situer entre les deux mais relever plus de l'expertise que de la contre-expertise proprement dite qui excéderait aisément le cadre des délais et des financements comme on l'a vu dans le cas considéré ici.

Il est vrai que la demande, formulée au premier tiers du débat environ, a dû donner lieu à appel d'offre dans des temps tels qu'une seule réponse a été apportée de la part d'un cabinet dont l'indépendance a été mise en doute par les auteurs de la demande. La prolongation du débat de deux mois – impossible pour les raisons dites plus haut – aurait peut-être permis de satisfaire l'association à l'origine de cette procédure ; encore aurait-il convenu qu'elle limite à un point, deux à la rigueur – et non pas quatre ou cinq – les questions posées.

Le rapport de la commission a très loyalement, je crois, exposé les conclusions de l'étude complémentaire, sans convaincre vraisemblablement tous les participants au débat.

Peut-on penser que demandée dès l'ouverture des travaux, l'étude ou l'expertise pouvait être traitée dans de meilleures conditions et répondre mieux aux attentes des participants au débat ? Sans doute. Encore conviendrait-il qu'elle puisse être identifiée et acceptée pratiquement dès le début du débat, ce qui nous ramène au point I de cet exposé.

C'est sur celui-ci que je reviens en conclusion car si la procédure du débat public, telle que nous l'avons vue, constitue un réel progrès dans l'ordre de ce nous appellerons pour la commodité, la démocratie participative, si on peut espérer que, mieux connue et pratiquée, elle deviendra dans notre droit public une nouvelle grande étape – comme le fut en son temps l'enquête publique – il reste le problème de l'horizon de l'aboutissement du projet.

Dans le cas de l'autoroute Amiens – Lille – Belgique, cet horizon a été estimé de l'ordre de douze à quinze ans. Comment, dès lors, persuader des français volontiers sceptiques, de s'engager avec conviction dans un débat qui ne leur semble pas être un exercice gratuit ou, pire, le leurre d'un engagement sans frais ?

Il conviendrait, sans doute, en ouvrant le débat, de ne pas esquiver ce point, rappeler les procédures ultérieures, en montrer – si possible – la nécessité et l'enchaînement jusqu'au stade de l'appel d'offre.

Mais ceci ne suffirait pas à convaincre absolument. Il y faudrait l'assurance – après la décision ministérielle prescrite dans les quatre mois suivant la clôture du débat et évidemment réputée favorable – de l'inscription du projet dans un programme pluriannuel national ou – mieux encore, aujourd'hui – dans le calendrier des grands investissements de l'union européenne.

Pour en rester, plus modestement au débat lui-même, nous pouvons dire qu'il a atteint son but pédagogique s'il a fait changer les perspectives de départ des participants, si ceux-ci sont sortis, à leur insu même, de l'affrontement primaire entre le noir et le blanc pour accepter d'entrer dans la complexité en se tenant en état d'éveil critique, pour participer, finalement, à un exercice d'intelligence collective.

Ainsi considéré, avec tous les changements de méthodes et de comportement qu'il suppose et une nouvelle appréhension du temps utile (« *la fuite utile des jours* »), le débat public porte en lui de grands et beaux progrès pour notre système administratif, pour l'autorité de la décision publique et la formation des citoyens. ■

The image shows a dark blue rectangular graphic with white and red text. At the top, the letters 'cndp' are written in a stylized font, with 'c', 'n', and 'd' in white and 'p' in red. Below this, the text 'Commission nationale du débat public' is written in white, with 'du' in a smaller font. At the bottom, the text 'Projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LAALB)' is written in white.

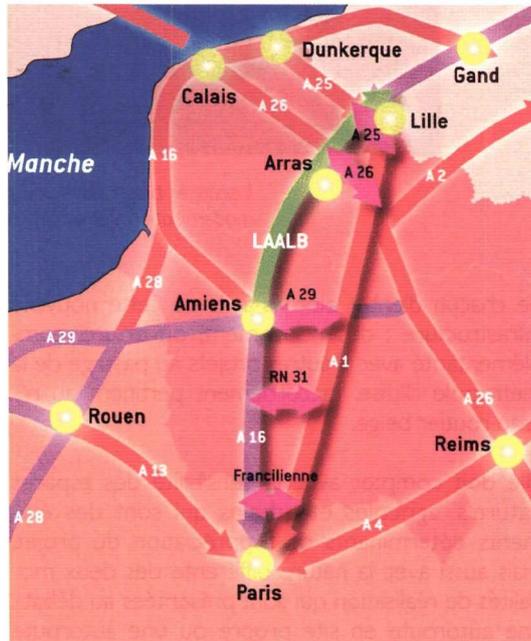
Le maître d'ouvrage à l'épreuve du débat public



Michèle JOIGNY

Architecte et Urbaniste en chef de l'Etat
Directrice régionale de l'Équipement de Picardie, directrice départementale de l'Équipement de la Somme depuis le 1er mai 2003.

Après avoir été directrice départementale de l'Équipement de la Vendée (2001-2003) et de Loir et Cher (1997-2001) et avoir occupé depuis 1980 divers postes en services déconcentrés et en administration centrale du ministère de l'Équipement.



- placer Amiens et la Picardie sur un nouvel axe d'échanges,
- offrir des itinéraires alternatifs et un réel maillage du réseau autoroutier

Le projet de liaison Amiens – Lille - Belgique présente la particularité d'avoir une déjà longue histoire et d'avoir fait, par le passé, l'objet de nombreuses études. Une particularité qui lui vaut d'avoir suscité de fortes attentes, l'impatience d'en voir, enfin, le tracé défini, mais aussi d'avoir cristallisé de très vives oppositions, sur le principe même de la réalisation d'un nouvel axe autoroutier comme sur des hypothèses de tracé envisagées dans les études antérieures.

Préparé dans des délais très courts, conduit dans un calendrier dont le président de la commission particulière du débat public explique par ailleurs les contraintes, le débat public sur la LAALB a confronté le maître d'ouvrage du projet à un exercice nouveau et particulièrement exigeant.

Nouveau puisqu'il s'agissait dans le débat de revenir sur les questions d'opportunité et d'utilité d'un projet déjà ancien, dans une attitude d'écoute et de respect porté à l'expression diverse et souvent contradictoire des attentes des acteurs.

Exigeant par la complexité des enjeux du projet, aux différentes échelles du territoire, par l'absolue nécessité d'en traiter tous les aspects, en étant juste, précis et autant que possible accessible à tous. Exigeant aussi par les moyens importants que mobilise le débat public au sein de la maîtrise d'ouvrage tant dans la période de la préparation du dossier que dans celle du débat lui-même, avec ses multiples sollicitations.

Une mobilisation qui prend son sens si le projet comme les acteurs, et parmi eux le maître d'ouvrage en sortent différents.

I - Complexité du projet, complexité du jeu d'acteurs

Sur 120 km, la LAALB relie Amiens à Lille et à la frontière belge. Elle traverse deux régions, 3 départements et des territoires aussi divers que l'amiénois (où elle rejoint l'autoroute A16) les territoires ruraux du nord de la Picardie et du sud du Pas-de-Calais, l'ouest du bassin minier, elle approche la métropole lilloise et doit se relier au réseau routier belge.

Liaison interrégionale, elle doit compter avec la diversité de ces territoires et la nature des attentes



Un constat partagé : l'encombrement de l'autoroute A1 et la nécessité d'écarter le trafic de transit de l'agglomération lilloise



*Inscrire le projet dans une perspective de rééquilibrage modal :
modernisation ferroviaire et développement du transport fluvial*

de chacun d'entre eux vis-à-vis de cette nouvelle infrastructure : désenclavement, ouverture, complémentarité avec d'autres projets au passage de la métropole lilloise, raccordement pertinent au réseau routier belge.

Elle doit compter avec la sensibilité des espaces naturels, agricoles et urbains qui sont des éléments déterminants de l'appréciation du projet, mais aussi avec la nature différente des deux modalités de réalisation qui sont présentées au débat : une autoroute en site propre ou une autoroute réutilisant, en les aménageant, les routes nationales existantes.

Mais, bien au-delà de l'espace inter-régional, l'ambition et les enjeux de cette liaison se situent à l'échelle des corridors de transport de l'espace européen : placer Amiens et la Picardie sur un nouvel axe d'échanges en ouvrant une voie directe vers l'Europe de nord, permettre à Lille et à l'ouest du bassin minier de s'ouvrir davantage vers la façade atlantique européenne, en contournant l'Île-de-France, réduire l'insécurité et l'engorgement du trafic de l'autoroute A1, en offrant des itinéraires alternatifs et un réel maillage des axes autoroutiers.

A cette complexité du projet et des enjeux répond bien sûr la complexité du jeu d'acteurs que le débat public met en scène, littéralement.

Complexité au sein de la maîtrise d'ouvrage, elle-même diverse – direction des routes, deux DRE, trois DDE collaborant avec l'appui du CETE et du réseau technique – et affectée dans la période de la préparation du débat par plusieurs changements de directeurs. Cette diversité impose de mettre en œuvre une organisation adaptée à un nouvel exercice qui était tout particulièrement, pour la LAALB, un exercice collectif. L'organisation hiérarchique traditionnelle ne pouvant répondre aux logiques qui sont en œuvre dans le débat public, une organisation spécifique de projet était indispensable. Nous avons retenu une structure de travail et de représentation collégiale, associant les différents services concernés, plaçant ainsi l'exercice d'écoute et de dialogue qui est celui du débat public au sein même de la maîtrise d'ouvrage.

Dans le temps (très) long du projet, le débat public introduit un temps court, très fort, très dense, d'échange avec les multiples acteurs avec lesquels le représentant de la maîtrise d'ouvrage doit apprendre à travailler de façon extrêmement réactive : la commission particulière du débat public, les acteurs du débat, élus, acteurs institutionnels, socio-économiques et associatifs, les médias et tous les citoyens qui s'estiment concernés par le débat. En France, mais aussi en Belgique, puisque l'une des particularités du projet et un autre élément de sa complexité, est la question de son débouché sur le réseau routier belge. Ce qui pose aussi la question de la relation entre Etats dans des processus de décision qui font appel à des modalités différentes de part et d'autre des frontières

2 - La LAALB, le débat public et les autres modes transports

En portant au débat un projet autoroutier, "un de plus" avons-nous entendu tout au long des réunions publiques, nous avons bien conscience que nous ferions revivre, à travers de la question des choix entre les différents modes de transport, des hostilités de principe à la réalisation de nouveaux projets routiers et de celui-là en particulier.

Un chapitre important du dossier du débat présentait les hypothèses de trafic retenues, les reports possibles sur les autres modes de transport, maritime, fluvial, ferroviaire, la prise en compte des projets, comme celui du canal Seine – Nord – Europe, permettant de limiter l'accroissement prévisible du trafic routier.

Cette question a été au cœur des échanges et souvent de la contestation du projet. Quel qu'ait pu être le soin apporté par le maître d'ouvrage à y apporter des éléments de réponse, sa volonté affichée d'inscrire le projet dans une perspective de rééquilibrage modal, nous avons pu avoir du mal à convaincre, tant est forte, a priori, l'image de "développeurs routiers" qui nous est attribuée.

Le débat, par les échanges qu'il a suscité, par les éléments fournis dans l'étude complémentaire réalisée par la commission à la demande des mouve-

ments associatifs, par les auditions publiques réalisées sur la modernisation ferroviaire, les évolutions du transport fluvial, la régulation du trafic par les péages, a permis de compléter et d'éclairer le dossier du maître d'ouvrage

Les apports du débat n'ont pas remis en cause de manière fondamentale les hypothèses d'évolution de trafic figurant dans le dossier, sans que cela suffise, pour autant à réduire les oppositions au principe même du projet. Mais, de l'importance de ce thème tout au long du débat, de la convergence des attentes exprimées sur la nécessité de développer les autres modes de transport et de limiter la progression du trafic routier, de l'incrédulité parfois manifestée quant à la réelle volonté d'y parvenir, je retire la conviction absolue que ce point est à traiter, longuement, dans tout débat de ce type et que nous avons à nous y préparer soigneusement.

3 - La LAALB et les territoires

La question des territoires, dans leur diversité, la multiplicité des enjeux, parfois contradictoires auxquels ils confrontent le projet a imprégné le dossier du maître d'ouvrage.

Elle a rythmé la conduite même du débat dans une volonté clairement affichée par le président de la CPDP d'aller au plus près du terrain à la rencontre des acteurs. Lille, Arras, Doullens, Amiens, Roubaix, Comines, Béthune, Saint - Paul - sur - Ternoise, les réunions publiques territoriales se sont multipliées dans les deux premiers mois du débat. Elles ont été riches d'expression, de prises de positions, de confrontations aussi, inévitablement dans un débat portant sur un aussi vaste territoire.

Le dossier du débat invitait les acteurs locaux à se saisir du projet pour en faire un projet " partagé " d'aménagement de leur territoire. C'est un point qui me paraît essentiel : au-delà des enjeux propres aux transports et aux déplacements sur des axes de longue distance, le projet d'une nouvelle liaison ne prend son sens, dans un territoire donné, que s'il s'accorde avec une stratégie et des projets de développement portés par les acteurs locaux.

A l'issue du débat, les échanges portés sur ce sujet restent insatisfaisants. Il est vrai que le mode de production de l'espace qui est le nôtre, séparant les maîtrises d'ouvrage, l'horizon de temps lointain dans lequel se situe le projet de liaison rendent difficile le fait d'apporter des réponses concrètes à cette question.

Certes, la question du lien entre un projet d'infrastructure et le développement des territoires a été largement traité et les échanges ont montré que l'équation en est plus complexe que certains ne veulent le croire. Mais l'opportunité offerte de débattre du choix entre deux modalités de réalisation, en site propre ou en réutilisant les voies existantes, a plus été saisie pour exprimer des péti-

tions de principe que pour amener des éléments de réflexion sur l'impact territorial fondamentalement différent de l'une et de l'autre solution.

Sans doute notre dossier était-il insuffisamment précis et concret pour engager le débat sur ce point en dépassant les questions du coût et des modalités de réalisation financière du projet. Le temps des études à venir devra en tous cas être mis à profit pour approfondir l'impact des différents tracés en termes de développement économique et de développement urbain.

4 - Les conclusions et les apports du débat

Il y a, je crois, un accord assez largement partagé par les différents acteurs pour reconnaître le bon déroulement et l'utilité du débat public sur la LAALB, malgré quelques difficultés soulignées par ailleurs.

Chacun s'accorde, je le crois aussi sur l'intensité des échanges, la richesse et la diversité des contributions apportées, des points de vue exprimés. La parole a circulé, même si la participation réelle du public, à l'instar des autres débats publics, reste modeste. Ceci nous invite d'ailleurs à progresser collectivement dans la méthode et dans la façon de rendre plus largement accessibles les sujets complexes qui sont mis en débat.

A défaut d'un accord sur un projet, ce qui ne peut être l'objectif d'un débat public, le débat sur la LAALB a permis de mettre en évidence certains constats partagés : sur l'encombrement de l'auto-route A1, la nécessité d'écarter le trafic de transit de la métropole lilloise, la nécessité de développer les autres modes de transport, par exemple. Des constats qui en tous cas poussent à agir.

Il a fait émerger des préoccupations nouvelles, comme celle de la régulation du trafic par les dispositifs de péage.

Il a rendu particulièrement claire la nécessité de poursuivre et d'approfondir la concertation avec les autorités belges.

Il n'a pas réduit la complexité du projet, ni facilité la prise de décision, mais a rendus plus explicites les enjeux auxquels nous devons répondre avec une particulière attention dans le cadre des études de tracé qui s'engagent, à la suite de la décision ministérielle du 17 juin 2004.

Il nous a mis à l'épreuve, nous a contraints à travailler autrement, en portant au débat un projet que nous pensons utile, mais en acceptant aussi qu'il puisse être remis en cause. L'épreuve sera profitable si nous savons garder, dans la suite du projet, l'attitude d'ouverture et d'écoute à laquelle nous invite le débat public. ■

Le débat public... et alors ? Ou la cerise et le gâteau



Dominique MOYEN

Ingénieur général des mines
Président du débat public pour le projet
de contournement autoroutier de Bordeaux
(septembre 2003 à janvier 2004)

Il a présidé en 2003 le débat sur le projet
de contournement autoroutier de Bordeaux.

Au cours de sa carrière, entre 1963 et
2002, il a travaillé dans quatre domaines :

- environnement : cabinet du ministre ; poli-
tique de réduction des nuisances industrielles ;
politiques de l'eau (Agence de l'eau Rhin-
Meuse, Commission internationales du Rhin

et de la Meuse) ; Inspection générale de l'environnement

- sécurité et hygiène du travail, comme directeur général de l'Institut national de
recherche et de sécurité

- développement industriel : contrôle des mines et de l'énergie ; conseil général des mines

- enseignement supérieur : politique de développement des écoles des mines

Il a été président d'une fédération d'associations de Communautés Emmaüs

Il est facile de critiquer la pratique actuelle du débat public et de conclure : « il n'est qu'un parfait faux-semblant de démocratie directe qui ne permet pas d'atteindre le but cherché – une meilleure participation du public aux décisions de grands aménagements ». Le débat serait donc inutile, même s'il apporte au décideur quelques éléments complémentaires d'information qui pourront peut-être l'intéresser. Un autre regard est possible. Le débat public, dans ses modalités actuelles, ne serait-il pas une sorte d'ébauche imparfaite, mais perfectible, dans un processus largement inachevé de réponse innovante à un déficit démocratique croissant et de plus en plus mal ressenti ?

Pour guider l'innovation, il faut commencer par analyser les critiques faites aux pratiques du débat ainsi que les faiblesses de la démocratie actuelle quand elle a pour objet les grands aménagements publics. Le débat public sur l'opportunité et les modalités d'un éventuel contournement autoroutier de Bordeaux, que j'ai eu la chance de conduire au second semestre de 2003, servira d'exemple d'application. Ce qui suit peut donner l'impression que j'ai du débat une vision très négative. Il n'en est rien. Le débat est indispensable. Encore faut-il qu'il soit bien fabriqué et bien mené. C'est dans ce but que l'on peut conduire et qu'il faut comprendre la démarche critique mais constructive qui est proposée.

Une procédure encore en apesanteur

Pour les grandes infrastructures, la procédure antérieure de grands schémas nationaux – études techniques, expertises, enquêtes publiques et décision centralisée – a été seulement « complétée » par

une phase préalable de débat public qui n'est ni un référendum, ni même un sondage représentatif !

L'objet même du débat, par exemple le contournement autoroutier de Bordeaux, rend difficile le débat lui-même : En premier lieu, ce contournement ne concerne pas seulement la Gironde et l'Aquitaine mais aussi des populations qui sont plus au nord en France et en Europe ainsi que plus au sud dans la péninsule ibérique et, en second lieu, c'est aussi un équipement dont les données techniques sont complexes et dont les effets sur l'environnement et le cadre de vie sont très difficiles à cerner. Comment rendre compte de cette double complexité, comment circonscrire suffisamment la question pour pouvoir en débattre sans trop simplifier ?

Un débat public, c'est une sorte de pièce de théâtre, dont la Commission particulière est le metteur en scène mais dont seul l'argument est fixé. Les rôles ne sont pas écrits et les acteurs sont souvent d'emblée en porte à faux (Ensuite, il arrive que cela s'arrange...un peu). Le grand public peut facilement avoir l'impression d'être manipulé (On lui demande de débattre sur un projet déjà forcément bien étudié, voire bouclé et pas sur une question et de surcroît sur un projet qui se réalisera peut-être dans quinze à vingt ans...) Les élus se sentent court-circuités car ce sont leurs électeurs qui participent à un débat qu'ils ne pilotent pas. Ils sont tentés de prendre une position de repli prudent. Les associations apprécient de pouvoir s'exprimer mais elles sont déçues que le débat ne puisse conclure au vu de leurs avis. L'administration ? On a vu des préfets perplexes et le maître d'ouvrage délégué (la Direction régionale de l'équipement dans le cas de Bordeaux) joue deux rôles en même temps : il est l'expert technique qui fournit les données du problème et il est le représentant du futur décideur... Sa posture est ambiguë !

Si le débat est bien mené, il coûte une somme non négligeable. Et y a-t-il eu vraiment une information suffisante et une consultation efficace de la population ? (Bordeaux : 5000 personnes, sur les quelques 650.000 foyers d'Aquitaine ont plus ou moins manifesté un intérêt pour le débat. Est-ce beaucoup ou est-ce négligeable ?). Le « résultat » du débat, c'est un rapport qui rend compte sans prendre parti, à l'intention d'un décideur qui n'a aucune obligation de s'y intéresser.

Le débat s'adresse à tous, certes mais il paraît quand même hardi d'affirmer qu'il est une forme de démocratie directe... Démocratie ? Le débat-démocratie est la cerise (difficile à avaler) sur le gâteau de la procédure.

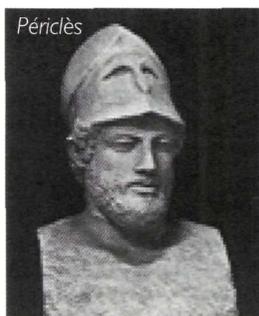
...dans une démocratie qui estmal adaptée en l'occurrence ...

Force est de reconnaître qu'une démocratie locale (information, discussions, vote), directe et même indirecte, est bien difficile à « plaquer » sur le processus de décision d'un grand équipement public.

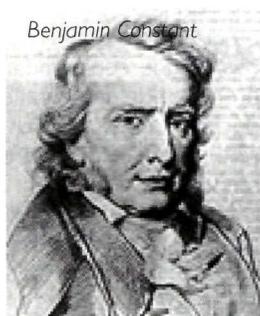
Un projet techniquement complexe, aux conséquences mal cernées et qui concerne peu ou prou des populations très dispersées se prête évidemment mal à une procédure de vote direct et même à une procédure de décision par des « représentants du peuple » concernés par le projet : Dans l'espace aux contours incertains des territoires concernés, comment les choisirait-on ? Faudrait-il faire voter des espagnols et des suédois ? (Le précédent des « comités de Bassin », instances délibérantes d'élus et d'usagers, ne peut pas être copié car les bassins de fleuves et de rivières ont des périmètres bien précis)

...et mal considérée

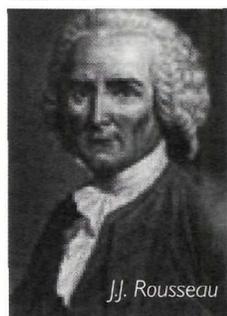
Mais les efforts d'imagination que l'on pourrait faire pour trouver des modalités de vote acceptables risquent, même s'ils sont possibles, de se heurter à un obstacle plus fondamental. Quand elle concerne des équipements communs et plus généralement des projets et des ambitions communes, la démocratie ne fait plus recette.... Il faut revenir aux sources....



Périclès



Benjamin Constant



J.J. Rousseau

Périclès cité par Thucydide disait que le citoyen qui reste chez lui n'est pas un citoyen tranquille, mais un citoyen inutile. Rousseau estimait que la démocratie avait pour fonction de définir ensemble le bien commun, dans une démocratie de projets et de partages. Mais Benjamin Constant affirmait que la démocratie

doit permettre de rendre chaque homme libre. Or une société d'hommes libres dans un Etat-providence, conduit à une société d'hommes sans liens. Le sens du mot « démocratie » s'estompe. Quand il s'agit de décider sur des projets communs (sauf, encore maintenant, dans certains domaines comme la défense nationale ou les relations extérieures), on envoie la question à Bruxelles, ou bien on regarde à la télévision les rares députés présents parler de sujets trop globaux et aux répercussions trop lointaines pour m'intéresser. Ensuite, on dit : « ils » ont décidé, sans vraiment se sentir compris dans et par le « ils » !

La politique qui a été et qui devrait continuer d'être l'activité par laquelle l'homme se pose comme maître de son destin, comme le note Marcel Gau-

chet, est devenue lointaine, disqualifiée. Et l'élus aussi, trop lointain, incapable de faire valoir mes intérêts privés, qui sont noyés dans la complexité des enjeux des grands projets...dont les finalités et les bénéfices communs et à terme laissent indifférent.

La réflexion sur le débat public comme procédure en apesanteur nous conduit maintenant à observer une démocratie à l'état gazeux ...mais, on va le voir, avec d'importantes « poches de résistance » et des revendications fortes pour que s'inventent d'autres pratiques.

Et pourtant ...

Il faut en effet constater que ce déficit démocratique n'est pas du goût de tout le monde. Des voix autorisées s'élèvent pour dire que cela ne saurait durer et que la démocratie mérite autre chose que sa définition lapidaire : « La démocratie, c'est « cause toujours » ! Et des gens se mobilisent pour pouvoir s'informer et s'exprimer, sans passer par leurs élus. Les « ils » qui décident, cela suffit ! Et dans le grand mouvement de mondialisation qui m'éloigne de tout pouvoir sur les choses, je veux que l'on m'entende. Ainsi parlent notamment les adhérents des associations d'aménagement et de défense de l'environnement et du cadre de vie. Ils constatent que des associations, peuvent être écoutées et exercer un réel pouvoir sur l'administration et les milieux politiques alors que (et peut-être même parce que ...) elles n'ont aucune légitimité institutionnelle !

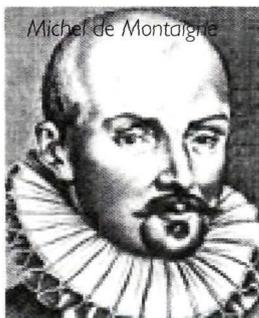
Le débat public est nécessaire mais sa forme actuelle est à perfectionner...

Nous voilà rassurés : une façon de débat public est nécessaire ! Et s'il n'existait pas il faudrait l'inventer. Il existe mais ce n'est encore qu'une ébauche ! Heureusement, quelques pistes d'amélioration peuvent être tirées de l'expérience des débats qui ont eu lieu. Démocratie ? En somme, il faudrait que la cerise sur le gâteau ait plus de goût et soit plus facile à manger mais aussi que le gâteau ait le même bon goût que la cerise. Il est possible, sans revenir sur les quelques « must » qui font qu'un débat n'est pas « bidon » (de vraies questions, des données non biaisées, pas de mensonges ni de dissimulation, équité de traitement des voix qui s'expriment, respect des personnes en somme) de contribuer à une réflexion qui est nécessaire (et qui pourrait faire l'objet d'un ...débat public ?) en rappelant une idée forte et en ouvrant deux pistes parmi toutes celles qui devront être explorées.

...car débattre est naturel et salutaire

Il faut se ranger aux côtés de ceux, prestigieux, qui voient dans le fait même du débat un exercice noble et qui vaut en tant que tel. C'est ce que notait Michel de Montaigne dans ses essais (« ...le plus naturel et le fructueux exercice de notre esprit, c'est à mon gré la conférence... L'étude des livres, c'est un mouvement languissant et faible qui n'échauffe point, là où la conférence apprend et exerce en un coup. Si je confère avec une âme forte et un fier jouteur, il me presse les flancs, me pique à gauche et à droite, ses imaginations élancent les miennes. Et l'unisson est de qualité toute ennuyeuse dans la conférence »).

C'est une idée très proche que développait Emmanuel Kant, quand il réfléchissait à la place de la querelle dans la philosophie : « ...philosopher, ensuite se frotter



à autrui, même de façon polémique, disputer, batailler, cette propension, ou plutôt cette impulsion, devra être considérée comme une des dispositions bienfaisantes et sages de la nature, capables d'écarter l'homme du grand malheur d'un corps vivant voué à se corrompre ».

Plus récemment P. Rosenvallon voyait dans le débat lui-même, s'il est précédé d'une information pertinente et s'il est bien mené, un réel exercice démocratique, qui mérite d'être entrepris même si il est impossible de le conclure par un vote.

Les faits semblent lui donner raison, un peu, puisque, même imparfait encore, le débat a des fruits : on voit des gens se parler, qui s'ignoraient superbement, on écoute certes des doléances et des vérités premières mais aussi des positions élaborées fondées sur des apports du débat, etc ...Ceux qui participent, y compris les serviteurs de l'Etat..., n'en ressortent pas indemnes.

...et débattre fait partie intégrante du processus démocratique

Si débattre fait partie de la démocratie, alors les élus doivent y trouver leur place et y exercer leur rôle. Sinon, le processus démocratique qui conduit à la décision devient incohérent. Certes, on l'a dit plus haut, il paraît très difficile de pouvoir constituer une assemblée d'élus délibérante et ad-hoc. Il n'y a pas de solution évidente à la participation des élus, mais il faudra en trouver.

A Bordeaux, il a été choisi d'informer les élus au début du débat puis de les interpeller spécialement en fin de débat en leur présentant l'ensemble des contributions recueillies. Ce ne fut pas un franc succès. On s'y est sans doute mal pris car l'idée paraissait bonne. Un conseiller général a

peut-être montré la voie en organisant lui-même un débat public (avec le matériel même du débat) au niveau de sa communauté de commune. Il eut peut-être fallu que la CPDP fasse à chaque maire la proposition de tenir débat avec lui, chez lui ? !

...mais la démarche démocratique ouverte par un débat ne doit pas s'éteindre brutalement

La réalité est actuellement celle-ci : un débat est ouvert ; quatre mois après il se ferme ; puis, la décision motivée du « décideur » (Ministre de l'Équipement pour le cas de Bordeaux) est publiée au JO dans les deux mois qui suivent. En suite, silence sur le sujet sauf quelques nouvelles dans la presse, et cela pendant deux ou trois lustres...Les « éveillés » par le débat restent sur leur faim ; ils pensent qu'on les a manipulés et que l'on s'est moqué d'eux. Le débat doit avoir des suites, qui le légitiment comme ouverture d'un processus d'information, d'échange et de concertation périodique. C'est ce que le débat de Bordeaux a clairement mis en lumière : il a révélé une demande forte pour que la question des transports en Aquitaine, et pas seulement d'un contournement autoroutier, fasse l'objet d'un programme évolutif, multimodal et concerté ! La loi qui crée le débat public prévoit bien que le débat doit avoir des suites mais celles-ci restent encore largement à inventer.

Sans doute d'autres pistes de progrès sont-elles à étudier pour donner à la procédure de décision des grands équipements du territoire un goût prononcé de démocratie. Dans cette future procédure, on peut augurer qu'une place importante sera prise par le débat public et par ses prolongements dans le temps.

Il faut que la cerise et le gâteau soient bons à déguster. Et il ne faut pas douter que cela sera fait. Ceci justifie tout le soin et l'intérêt que l'on peut déjà porter au débat public.

Et il faut en plus espérer que ces progrès seront une étape vers la redécouverte d'un appétit pour des avenir partagés, en réaction avec les tendances actuelles de replis, personnels ou collectivistes, sur des prés-carrés bien gardés. ■

Débat public, engagement et modestie du maître d'ouvrage

En région Aquitaine un consensus des forces vives, grands élus politiques et consulaires, s'est constitué ces dernières années pour soutenir un rattrapage du retard sur les grandes infrastructures. Le doublement en 10 ans du fret routier sur le corridor de transport nord-sud Atlantique et la perspective de la LGV Tours Bordeaux ont en effet convaincu de la nécessité d'agir.

Le "grand contournement" de Bordeaux est depuis fort longtemps une revendication portée personnellement par le Président du Conseil Général de la Gironde, celui-ci allant jusqu'à faire l'union sacrée des grands élus pour déverrouiller l'épineux problème des franchissements de la Garonne au droit de Bordeaux. La prise en charge par la DRE Aquitaine de la maîtrise d'ouvrage déléguée d'un projet d'une grande complexité au stade du débat public fut un grand défi pour le service et sa direction.

Enfin l'opportunité du positionnement du service sur une problématique de transport complètement intermodale s'imposait. La maîtrise d'ouvrage, un métier qui gagne à être compris.

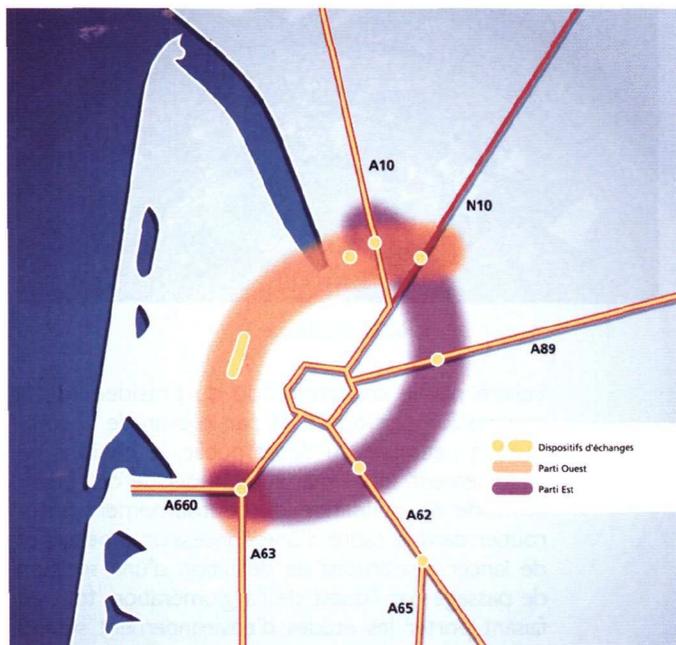
Yves MASSENET

IGPC 65
Directeur DRE Aquitaine



Jean-Michel BOUTIN

chef de projet
I.D.T.P.E.
DRE Aquitaine



le contournement autoroutier, ouest ou est ?

Le projet

Les trafics marchandises nord-sud entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe ont progressé de façon considérable depuis une vingtaine d'années. La menace du mur de camions inquiète, car malgré la forte ambition de report modal, il devrait subsister un trafic routier important sur le corridor nord-sud atlantique, sur lequel l'agglomération bordelaise constitue un maillon de forte congestion.

Afin de rétablir un niveau de service de qualité sur cet axe, dans une perspective d'ensemble d'aménagement intermodal, un projet de contournement autoroutier de Bordeaux a été prévu pour séparer le trafic de transit, national ou internatio-

nal, du trafic urbain. En outre ce projet doit permettre d'améliorer les échanges interrégionaux avec la métropole bordelaise, favorisant ainsi son développement économique, tout en limitant les risques d'étalement urbain. Il doit aussi assurer une meilleure desserte des grandes plates-formes intermodales de transport. Une fois en service, les mesures d'exploitation de la rocade pourront être adaptées à la stricte circulation urbaine.

Le débat en question

Compte tenu de l'importance de ce projet, et suite à sa saisine par le ministre de l'Équipement, la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, a décidé d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une

commission particulière créée pour l'occasion et présidée par M. Dominique Moyen.

Ce débat public s'est déroulé de septembre 2003 à janvier 2004. Il a permis de recueillir les opinions et points de vue de tous ceux qui ont voulu s'exprimer sur l'opportunité de ce projet, sur le parti d'aménagement, est ou ouest, et sur les grands enjeux à prendre en compte en cours d'études, dans l'optique du développement durable.

Lors des 28 séances publiques et auditions privées, des échanges très riches ont nourri les réflexions sur les perspectives d'évolution entre les différents modes de transports. L'éventualité d'un futur contournement ferroviaire, les impacts des infrastructures sur l'environnement, le cadre de vie et l'étalement urbain - phénomène bien connu localement - ont été abordés. La place des transports collectifs avec la construction du tramway et le développement des TER a également alimenté le débat. Celui-ci a révélé de la part du public un vif besoin d'information et de participation à l'élaboration de la politique globale et intermodale des transports en Aquitaine.



Réunion publique

Eclairé par le compte-rendu du président de la commission particulière et par le bilan de la commission nationale du débat public, le Ministre de l'Équipement, le 14 mai 2004, a décidé de retenir le mode de réalisation du contournement autoroutier dans le cadre d'une concession à péage, et de lancer des études de définition d'une solution de passage par l'ouest de l'agglomération, tout en faisant porter les études d'environnement sur les différentes options routières envisagées au cours du débat, pour en permettre une appréciation relative des impacts environnementaux jusqu'au choix du fuseau de 1000 m.

La décision ministérielle précise que la concertation directement attachée au projet de contournement sera complétée par un dispositif innovant d'information et d'échange sur la politique multimodale des transports et l'avancement des grands projets en Aquitaine, comme l'avait suggéré la commission particulière. Les modalités de mise en œuvre de cette poursuite du débat local sur les transports seront conçues dans les prochains mois.

La DRE dans le débat

Le débat public est la première étape du processus de la concertation associée au projet. La question de

Le débat en quelques chiffres

- Information du public et des acteurs socio-économiques, et recueil de leurs points de vue : distribution de 7.500 dossiers du maître d'ouvrage, diffusion du Journal n°1 du débat dans les 650.000 boîtes aux lettres de la Gironde, envoi du Journal n°2 et des quinze "paroles d'acteurs" aux 5.000 abonnés, 7 réunions publiques avec une participation moyenne de 250 personnes, 12 auditions d'acteurs socio-économiques, 10.000 visites du site Internet ayant entraîné 3.000 demandes d'information et 113 contributions individuelles, conférences de presse, traitement des 770 questions écrites.
- Approfondissement des thèmes majeurs grâce à trois colloques : Transports et intermodalité, Enjeux des milieux naturels, Enjeux de développement, ouverts au public, avec la participation d'experts de haut niveau mobilisés par la Commission particulière.
- Cinq rencontres d'instances politiques locales : Conseil Général de la Gironde, Conseil Régional d'Aquitaine, Communauté urbaine de Bordeaux, présidents des intercommunalités de Gironde, les présidents des départements limitrophes ou leur représentant.

l'opportunité y est clairement posée. Cet exercice nouveau nécessite une forte adaptation de nos pratiques. Sur le plan technique, il oblige les services à explorer avec un œil neuf les bases fondamentales sur lesquelles repose notre vision du projet, selon une méthode où la pluridisciplinarité est renforcée. Sur le plan culturel, il impose une évolution de nos comportements et attitudes, les certitudes devant laisser place à l'humilité, à l'écoute et à l'ouverture d'esprit.

Première pierre de la construction de l'équipe-projet, le cahier des charges initial a été d'emblée le fruit d'une réflexion partagée avec les nombreux partenaires. La technique ensuite mise en œuvre a été celle du management de projet, substituant à la hiérarchie des grades une hiérarchie des fonctions et des rôles. Après contractualisation, les différents membres de l'équipe, du secteur public ou privé, ont collaboré au sein d'un groupe mixte, au service du projet.

Deux niveaux de fonctionnement ont été identifiés : le niveau Central, sous présidence de la Direction des Routes, maître d'ouvrage, regroupant les différents ministères et services concernés (écologie, agriculture, DATAR, DTT, DTMPL, DGUHC ...) et le niveau local, sous présidence du DRE auprès du Préfet de région, scindé en deux : le comité de suivi regroupant les directeurs des administrations déconcentrées concernées et le groupe Projet rassemblant les représentants de chaque service contributeurs (DRE, CETE, DIREN, DDE, Agence d'Urbanisme, RFF, DDAF et notre conseiller en communication).

Cette organisation, dont la description peut donner une impression de lourdeur, était en vérité d'une grande souplesse, capable de s'adapter très rapidement aux imprévus inévitables dans ce genre



d'entreprise et de satisfaire la réactivité du service souhaitée par la commission particulière du débat puis par le public. Car si spontanéité et sincérité sont de mises lors des échanges avec le public, le respect et la confiance se construisent aussi sur notre sérieux et notre professionnalisme.

Trois enseignements majeurs

- Une réflexion multimodale très approfondie, progressivement mûrie avec la Direction des routes, et par l'écoute interministérielle.

Notre vision du projet et de ses enjeux a évolué et s'est affinée pendant toute la préparation du débat, en concertation régulière avec la Direction des routes. Ce mûrissement a procédé par étapes successives: une première note de problématique générale, un cahier des charges des études préparatoires au débat, le dossier de saisine de la CNDP, le dossier de débat.

Le dossier de débat a lui-même donné lieu à un processus de relectures successives, inter ministériel et inter directions centrales transports, rendu très réactif, grâce au site coopératif extranet réalisé par le CETE pour tous les acteurs concourant à la préparation du débat public.

Ainsi, par exemple, avons-nous choisi chacun des termes composant le pré cahier des charges du projet, inscrit au dossier de débat, et l'importance relative des développements à consacrer à l'enjeu de l'étalement urbain et à l'impact du projet sur les déplacements urbains; ainsi sommes-nous aussi convenus de ne recourir à aucune présentation graphique faisant penser à des tracés.

Ce dispositif de rédaction du dossier de débat a également associé, dès qu'il a été nommé, le président de la CPDP, Dominique MOYEN, qui a notamment contribué au plan général du document.

- Une attention constante pour sécuriser le processus de préparation du débat.

La permanence de la maîtrise d'ouvrage a été garantie, dès le début de la préparation du débat public, grâce à l'affectation du chef de projet à plein temps, et en impliquant pleinement le directeur et le directeur adjoint. Le recours, également dès le début du projet, à une assistance à maîtrise d'ouvrage en communication, le cabinet FRANCOM, a constitué un soutien majeur, pour aborder notre préparation du dossier, en partant du public et pas seulement de notre vision du projet.

Pour le débat une équipe porte-parole, 3 de la maîtrise d'ouvrage DRE et 3 de la maîtrise d'œuvre CETE, a été préparée minutieusement avec le cabinet d'assistance à maîtrise d'ouvrage en

communication pour sécuriser d'avance leurs choix de posture: une présentation assortie d'un commentaire fixé mot à mot, une série de questions réponses, et un classeur de fiches techniques sur les thèmes clés.

La sécurité du processus a été également recherchée au niveau des positionnements des différents services de l'Etat sur le projet soumis au débat public, afin d'éviter tout risque de manifestation d'incohérence de l'Administration en cours de débat. Au niveau local les services et établissements publics de l'Etat concernés ont été intégrés comme parties actives au sein de l'équipe projet, et les règles de conduite à tenir par chacun en cours de débat, ont été convenues sous la présidence du préfet. Au niveau central le dispositif de validation du dossier de débat décrit ci-dessus a permis d'éviter tout blocage inter ministériel.

- Faire du débat public un bon investissement pour la suite du projet.

Il s'est agit de considérer les intervenants du débat comme les interlocuteurs des concertations futures pour les études de définition du projet. L'image donnée par le maître d'ouvrage avait donc une grande importance. L'image recherchée a été double : un maître d'ouvrage en position d'écoute et impliqué dans l'ensemble des enjeux multimodaux de transports.

Durant le débat, le maître d'ouvrage s'est tenu à la disposition du président de la CPDP, et a observé, avec les autres services de l'Etat, une attitude de réserve. Comme il en était convenu avec le préfet, l'exception à cette réserve aurait été de devoir réagir à une mise en cause de l'Administration, ce qui n'a pas été le cas.

Ainsi le maître d'ouvrage a présenté le projet, il n'en a pas pris la défense, mais il a répondu à un grand nombre de questions, orales et écrites, à la demande de la CPDP, et par son intermédiaire pour les réponses écrites.

Après ce débat public, la DRE Aquitaine n'oubliera pas la qualité des relations instaurées avec les présidents de la CNDP et de la CPDP. Grâce à cette qualité les difficultés rencontrées dans la préparation et à la fin du débat ont pu être surmontées.

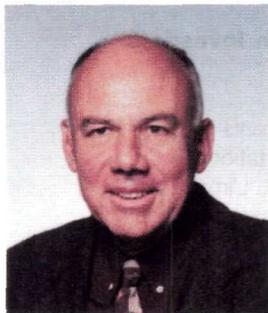
Et en conclusion voici deux recommandations pour se préparer à un débat public.

La première c'est de se donner du temps, avant le dossier de saisine de la CNDP, pour les études et la réflexion approfondie sur les finalités du projet. Car après la saisine on n'a plus la maîtrise du temps.

La seconde recommandation c'est de ne pas chercher à décrire prématurément le projet, mais de se concentrer sur la recherche des arguments et des conditions pour qu'il puisse se réaliser un jour. ■

Plan climat 2004 et bonus-malus CO2 un souhaitable retour de la fiscalité automobile

La croissance des émissions de gaz à effet de serre des transports constitue un défi majeur en matière de maîtrise de la facture pétrolière et de lutte contre le changement climatique. En l'absence de solution technique miracle, les efforts pour contenir le phénomène doivent être soutenus et multidirectionnels. Une fiscalité automobile raisonnée telle que le bonus - malus constitue une piste possible pour orienter le consommateur vers des véhicules plus économes en carburant, et moins émissifs en CO2.



André GASTAUD

docteur en chimie, André Gastaud a consacré toute sa carrière à la prévention des risques. Administrateur civil hors classe de l'Équipement, mis à la disposition de la mission interministérielle de l'effet de serre (MIES) en 2002, il y est chargé du secteur des transports.

Le risque climatique et la nécessité de réduire les émissions de CO2 des transports

La France rejette chaque année dans l'atmosphère plus d'un demi milliard de tonnes équivalent CO2 (554MteCO2, en 2002). Les transports, avec 150MteCO2, représentaient la même année 27 % des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES), et 34% des émissions de dioxyde de carbone, CO2. Plus inquiétant, ce secteur a vu ses émissions de GES croître de 23% depuis 1990.

Cette croissance préoccupante, bien que non isolée dans les pays développés, menace, si des mesures efficaces de réduction des émissions ne sont pas prises, l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto de 1997, au titre duquel, la France s'est engagée, au sein de la « bulle européenne », à stabiliser à l'horizon 2010, ses émissions de gaz à effet de serre à leur valeur de 1990, l'UE devant, pour sa part, réduire globalement ses émissions de 8%.

Emboîtant le pas du Président de la République (« Notre maison brûle et nous regardons ailleurs », Johannesburg 2002), le Premier ministre a rappelé, en février 2003, devant le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC), qu'au-delà de Kyoto, les émissions GES des pays industrialisés devraient en fait être divisées par quatre d'ici 2050, afin d'éviter une catastrophe climatique à la fin du siècle, et qu'il fallait agir sans tarder.

Si les émissions de polluants atmosphériques classiques (monoxyde de carbone, oxydes d'azote, particules, ...) des transports sont en chute libre depuis une vingtaine d'années, du fait de « normes Euro », de plus en plus exigeantes, et grâce aux progrès techniques en matière de motorisation et de carburants, il n'en va pas de même, et de loin, pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, principalement le CO2 issu de la combustion du carburant, mais également les gaz fluorés des équipements de climatisation, au pouvoir de réchauffement global bien supérieur à celui du CO2.

Il n'existera hélas pas d'alternative crédible massive, aux carburants fossiles, avant plusieurs décennies. L'hydrogène n'est pas encore au rendez-vous et l'intégration progressive de biocarburants, neutres vis-à-vis du cycle du carbone et donc de l'effet de serre, à l'essence et au gazole, à raison de 6% en 2010, objectif européen repris par le récent Plan biocarburants, ne suffira pas à résoudre quantitativement le problème.

Les voitures particulières (80MteCO2, en 2002), sont à l'origine, de près 60% des émissions de CO2 du mode routier. Une voiture « moyenne » du parc neuf français, qui parcourt 20 000 km par an, rejette en une année, trois tonnes de CO2, soit

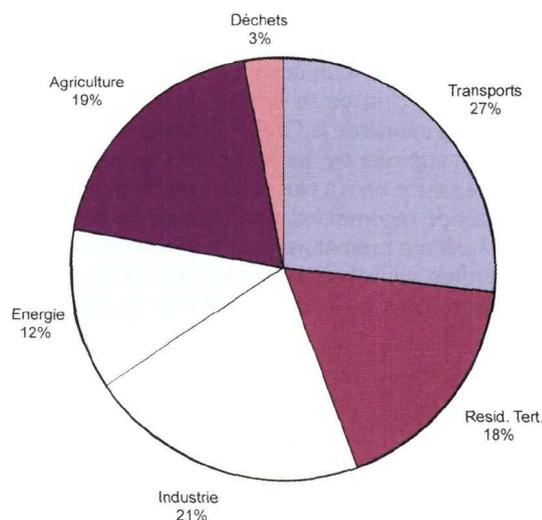


Fig. 1 : Les transports un secteur préoccupant

trois fois son poids. Elle est donc très peu optimisée, au niveau de l'efficacité énergétique et des émissions de CO₂.

Fig. 2 : Les biocarburants, un palliatif bienvenu, mais de portée limitée

La politique européenne de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières

La Commission européenne s'est émue très tôt de la surconsommation en carburant – menace pour l'indépendance énergétique – et des surémissions de CO₂ des voitures particulières, généralement surdimensionnées par rapport aux services rendus. Sa politique voulue multi directionnelle, pour en assurer l'efficacité, s'appuie sur trois piliers :

Le premier concerne la réduction des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules neufs, au moyen d'accords passés avec les constructeurs européens (ACEA), mais aussi japonais et coréens. La cible de 140g de CO₂ par kilomètre, en 2008-2009. Un objectif ultérieur de 120 g, à partir de 2012, est en cours de négociation, même s'il est déjà jugé par certains, comme inatteignable, en raison de l'engouement actuel pour les gros véhicules (4x4,...). Ces accords ont cependant connu un succès certain puisque les émissions du parc européen de VP neufs se sont abaissées régulièrement jusqu'en 2002.

Pour la France, la moyenne du parc neuf s'est établie en 2003, comme en 2002, à 155 gCO₂/km (tous constructeurs français, européens et étrangers confondus), marquant ainsi un palier dans la diminution. Cette halte est attribuée à l'engouement croissant déjà cité qui annule les progrès de la motorisation. Pour leur part de véhicules vendus en France, les constructeurs français, se situent, entre 148 et 149gCO₂/km.

On notera enfin qu'il existe déjà des véhicules émettant moins de 140gCO₂/km (32 % des véhicules neufs vendus en France en 2003, dont 13% de véhicules émettant moins de 120g).

Le deuxième pilier s'appuie sur l'information et la sensibilisation du public et des acheteurs potentiels sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules neufs, par un affichage obligatoire de ces valeurs sur les lieux de vente, sur les brochures publicitaires des constructeurs et dans les publicités portées par la presse écrite. Cette obligation découle d'une directive européenne de 1999. En outre, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) publie au début de chaque année les consommations conventionnelles de carburant et émissions de CO₂ des véhicules particuliers vendus en France l'année précédente.

Le troisième pilier communautaire, celui de la fiscalité des véhicules particuliers, est aujourd'hui absent en France, depuis la suppression de la « vignette », en 2001. Afin de ne pas compromettre durablement la viabilité de l'édifice, il devrait être reconstruit sous une forme mieux adaptée au défi climatique et plus équitable vis-à-vis des automobilistes.

Il s'agit d'une fiscalité à l'achat, dite taxe à l'immatriculation (TI), ou d'une taxe annuelle de circulation (TAC), assise sur les émissions de CO₂ du véhi-

cule, susceptible d'encourager la possession de véhicules sobres et peu émissifs, et de dissuader l'acquisition de véhicules très voraces en carburant et très émetteurs de CO₂.

La Commission, bien que n'ayant pas choisi entre les deux formules (une directive est toutefois en projet), serait favorable à une fiscalité annuelle, plutôt qu'à l'immatriculation, pour des raisons de distorsions de concurrence. Toutefois, par pragmatisme, elle ne s'oppose ni à une TI, ni à une combinaison des deux, pourvu qu'elles soient basées sur le CO₂.

Certains états de l'Union européenne, tels le Danemark et les Pays-Bas, ont mis en place des fiscalités automobiles relativement lourdes. La plupart des autres pays, à l'exception du Royaume Uni et de la Suède (TAC seulement) utilisent les deux types de fiscalité.

Fig. 3 : Le 4x4 en ville, une aberration énergétique et environnementale

Le Bonus – Malus CO₂ des voitures particulières, pour reconstruire le troisième pilier

Lors des premières réflexions sur le bonus – malus, en 2003, la France se trouvait être le seul Etat de l'Europe des quinze à n'avoir ni taxe à l'immatriculation (la taxe « carte grise » perçue par les régions n'étant pas considérée par Bruxelles comme une fiscalité significative, mais comme des frais d'immatriculation), ni taxe annuelle de circulation.

Cette situation singulière découle de la suppression, à partir du millésime 2001, de la « vignette » des particuliers, recette des départements, alors que le calcul de la puissance fiscale servant à fixer son montant venait d'être, trois ans auparavant, établi à partir de la puissance réelle du véhicule et précisément de ses émissions de CO₂. Ce « faux pas écologique » compromet quelque peu le retour d'une fiscalité automobile significative.

La Commission interministérielle du véhicule propre et économe (CIVEPE) a proposé, en avril 2004, dans un rapport commandé par le ministre de l'écologie et du développement durable, d'intégrer au futur Plan climat, un dispositif de bonus – malus CO₂ à l'achat des véhicules neufs, répondant aux critères suivants :

1 – Efficacité environnementale et neutralité technique : réduction des émissions de l'ordre de 1MteCO₂/an, à l'horizon 2010, et pas de distinction entre carburants (essence, gazole,...) ;

2 – Faisabilité technique, notamment simplicité et adaptabilité aux progrès techniques ;

3 – Euro compatibilité formelle avec les réglementations européennes ;

4 – Neutralité fiscale : Les sommes collectées au titre du malus, sont intégralement reversées sous forme de bonus. Il ne s'agit ni d'un nouvel impôt, ni d'une nouvelle dépense de l'Etat.

5 – Equité et acceptabilité socio politique : L'équité est comprise ici en fonction de ce que le dispositif

apporte, au prorata des efforts de protection de l'environnement global, consentis par chacun. L'acceptabilité, plus subjective, se réfère inévitablement à l'histoire récente de la fiscalité automobile (vignette).

Quel dispositif pour le bonus – malus ?

Le bonus-malus CO₂, tel qu'il a été étudié pour le Plan climat, s'applique à l'achat d'un véhicule particulier neuf, et relève donc du domaine de la taxe à l'immatriculation (TI), selon le vocable bruxellois. Le principe en est le suivant :

L'acheteur d'un véhicule neuf dont les émissions de CO₂ sont proches de la moyenne du parc neuf français (155gCO₂/km en 2003, pour un parc neuf de deux millions de véhicules), ne bénéficie pas d'un bonus et ne paie pas de malus. C'est la classe neutre. Si les émissions du véhicule sont sensiblement inférieures à cette moyenne, l'acheteur bénéficie d'un bonus (chèque du Trésor ou crédit d'impôt). Le bonus est d'autant plus élevé que l'écart à l'émission moyenne du parc neuf est important. Si les émissions de CO₂ sont à l'opposé, plus élevées que la moyenne, l'acheteur paie un malus qui, comme le bonus, peut se décliner en plusieurs classes.

Le tableau qui suit donne un simple exemple illustratif de dispositif fiscalement équilibré, pour lequel la moitié des véhicules neufs constitue la classe neutre (ni bonus, ni malus), plus de 30% perçoivent un bonus et moins de 20% payent un malus.

Classes	Emissions gCO ₂ /km	Bonus malus (Euros)	% des ventes de véhicules neufs 2003
A bonus	< 120	500	12,9
B bonus	121 - 140	250	19,4
C neutre	141 - 180	0	51,6
D malus	181 - 200	400	8,5
E malus	201 - 250	800	5,5
F malus	251 - 300	1500	1,8
G malus	> 300	2000	0,3

Fig. 4 : Un exemple de bonus-malus à 7 classes

Les montants de bonus et de malus peuvent être basés sur le nombre de tonnes de CO₂ émises en moins ou en plus durant la vie du véhicule (10 ans et 15 000 km par an), par rapport à un véhicule dont les émissions correspondent à la moyenne du parc français neuf (155g), ou par rapport à l'objectif européen de 2008 (140g). Le prix de la tonne de CO₂ doit être d'au moins 50 pour espérer réduire la moyenne des émissions spécifiques du parc neuf.

Concurrence économique, efficacité climatique et développement durable

L'euro compatibilité (critère 3) peut aussi se comprendre comme une exigence d'absence de distorsion de concurrence entre constructeurs français et étrangers. Ce dernier point fait toujours débat. Les constructeurs automobiles français, a priori peu favorables à toute fiscalité frappant l'automobile, et en particulier, lorsqu'elle s'applique à l'achat, ne se sont toutefois pas opposés au bonus-malus, dispositif ne pouvant que les avantager par

rapport à leurs homologues étrangers dont les voitures émettent en moyenne plus de CO₂.

Il y a lieu, en matière de développement durable, de s'interroger sur le bien fondé de ces considérations sur la distorsion de concurrence, notamment au détriment des constructeurs d'Outre Rhin qui désormais ont tous à leur catalogue des 4x4 haut de gamme, dont la production est souvent délocalisée en Europe de l'Est.

Peut-on légitimement dans un état de l'Union européenne s'opposer à la mise en place d'un dispositif fiscal visant à réduire les consommations et les émissions de CO₂ des véhicules particuliers, et donc bénéfique à l'ensemble de la planète, sous prétexte qu'une telle action va diminuer les ventes de constructeurs commercialisant des véhicules très voraces en énergie et très émissifs en CO₂, et que cela bénéficierait à d'autres constructeurs dont les véhicules sont globalement plus propres ?. Cette question ne devrait pas souffrir débat au sein d'une Europe qui plaide pour une réduction de la facture énergétique et s'est lancée avec un volontarisme affiché dans l'application avant l'heure du Protocole de Kyoto.

La « concertation nationale et européenne », mentionnée dans le Plan climat et exigée par le gouvernement, avant toute décision sur le bonus – malus, doit logiquement porter sur cette opposition récurrente entre la sauvegarde du climat mondial de demain et celle d'intérêts industriels puissamment représentés dans l'Europe d'aujourd'hui. Toutefois, le prix du baril de pétrole pourrait bien venir jouer les trublions dans le débat et en réguler à terme l'issue.

Un bonus – malus pour tous !

Le bonus – malus devrait remporter tous les suffrages, et pas seulement ceux des militants de la défense de la planète. Ceux de la majorité politique, car il s'agit d'une mesure gouvernementale, et ceux de l'opposition, qui lors de la sortie du Plan climat a regretté que le dispositif ne soit pas plus avancé.

Les constructeurs automobiles français ont tout à y gagner. Les constructeurs étrangers qui actuellement voient leurs ventes de véhicules surpuissants grimper, n'y trouveront pas leur compte à court terme. C'est peut-être l'occasion, pour eux, de réfléchir à des lendemains plus sobres, et le prix du pétrole aidant, à un véhicule « intelligent » à la fois sûr, confortable, et économe en carburant. Un grand constructeur japonais a démontré qu'avec les bénéfices retirés notamment d'importantes ventes de 4x4, il a pu mettre au point un véhicule hybride, dont on ne peut regretter que le prix de vente encore élevé.

Les 80% d'acheteurs potentiels de véhicules neufs relevant d'un bonus ou de la classe neutre ne se plaindront pas de ce nouveau type de fiscalité. Reste ceux qui opteraient pour des catégories de véhicules frappées d'un malus, et qui pourraient trouver la facture salée, particulièrement en haut de gamme. Rien ne les empêcherait alors de s'orienter vers des classes plus sobres, ce qui est justement le but de l'opération, le signal prix à l'achat étant la motivation première du bonus-malus. ■

Biodiversité et infrastructures linéaires natura 2000 la rencontre de deux mondes

Philippe CHANARD

IDTPE

Chargé de la mission environnement
à la direction des routes



La diversité biologique est un sujet de préoccupation ancien qui a été popularisé à partir de 1988 aux États-Unis sous le terme de « biodiversity ». Depuis la conférence de Rio de 1992 sur l'environnement et le développement, le terme de « biodiversité » est largement utilisé. Il désigne la variété et la variabilité du monde vivant à tous ses niveaux d'organisation, du gène à la population, de l'espèce à l'écosystème, et de l'écosystème au paysage.

Si la réalisation d'infrastructures agit sur les milieux de vie des êtres vivants (habitats) en les modifiant voire en les détruisant, elle crée, d'un autre côté, de nouveaux milieux qui peuvent être reconquis par des espèces banales ou protégées. Dans tous les cas la biodiversité des milieux traversés se voit transformée.

Aujourd'hui, l'un des enjeux les plus forts en termes de diversité biologique est la préservation des biotopes rares ou menacés.

Le monde des aménageurs doit désormais comprendre et travailler, encore plus qu'hier, avec le monde des naturalistes. La législation relative à Natura 2000 va l'imposer.

Les bases de Natura 2000

Le réseau écologique européen Natura 2000 repose sur deux directives pour l'essentiel transposées en droit français dans le code de l'environnement :

- la directive 79/409 du 2 avril 1979 dite « oiseaux »
 - et la directive 92/43 du 21 mai 1992 dite « habitats ».
- La directive habitats qui inclut également les habitats des oiseaux fixe deux objectifs :
- 1. la conservation des habitats naturels et des habitats d'espèces par la constitution d'un réseau de zones Natura 2000 ;

- 2. la protection des espèces applicable sur tout le territoire que l'on soit dans ou hors des zones Natura 2000.

Ainsi, Natura 2000 a le mérite de traiter de façon globale la problématique de la protection des espèces en soulignant l'importance de la préservation de leurs habitats et des relations entre espèces.

La constitution du réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 regroupe :

- les zones de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive n°79/409
- et sites d'importance communautaire désignés en zones spéciale de conservation (ZSC) au titre de la directive n°92/43

Le monde des aménageurs va alors découvrir qu'un habitat inscrit aux annexes de la directive 92/43 correspond à un assemblage d'espèces particulier, sans que les espèces végétales qui le composent fassent nécessairement l'objet de mesures de protection individualisées. Ainsi les hêtraies calcicoles médio-européennes à *Cephalanthero-Fagion* (code Natura 9150) » dont l'essence arboricole dominante est le hêtre, espèce non protégée, peuvent abriter l'Oseille des rochers (code Natura 1441) ou encore des orchidées toutes protégées au niveau national.

De même certaines espèces animales ou végétales aux noms trompeurs vont s'incruster dans la mémoire des aménageurs poussant certains à en rechercher l'origine.

Le Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*) n'est pas un plateau avec cents carreaux mais un papillon,



Foulque
(CETE Lyon Virginie Billon)



Sabot de Vénus (CETE Est Marc Gicleux)

le Sabot de Vénus (*Cypripedium calceolus*) n'est pas une chaussure mais une orchidée, le Piqueprune (*Osmodema eremita*) n'est pas un instrument pour attrapper les prunes mais un scarabée. Et que dire de la découverte de moules perlières (*Margaritifera margaritifera*), et des rencontres houleuses avec la crapaud Sonneur à ventre jaune (*Bombina variegata*) ou avec cet oiseau migrateur au chant acerbe dénommé Râle des genêts (*Crex crex*).

La prise en compte des effets de l'infrastructure linéaire sur les espèces et milieux naturels

Tout projet traversant une zone Natura 2000 ou susceptible d'avoir un impact sur ladite zone doit faire l'objet d'une évaluation des incidences (article 6 directive habitats). Les aménageurs sont alors conduits à rechercher l'implantation optimale au regard d'enjeux sociaux économiques et environnementaux et à mettre si nécessaire en œuvre des mesures de réduction ou d'atténuation des effets. Si des effets résiduels persistent et sont significatifs, des mesures compensatoires seront alors recherchées, ce qui supposera au minimum une information, au maximum un accord de la Commission européenne.

Par ailleurs tout projet quelle que soit son implantation sur le territoire européen ne doit pas porter atteinte à la protection stricte de certaines espèces menacées (article 12 relatif aux espèces animales et article 13 relatif aux espèces végétales mentionnées à l'annexe IV de la directive habitats) ce qui suppose d'éviter les stations d'espèces végétales, les aires de repos et les sites de reproduction des espèces animales concernées ainsi que toute perturbation intentionnelle des espèces en période de reproduction, de dépendance, d'hibernation et de migration.

Les principales difficultés rencontrées par les aménageurs

- La connaissance de l'évolution du réseau Natura 2000 : ni la délimitation, ni les règles de gestion des sites Natura 2000, ni le changement de statut de certaines espèces ne font l'objet d'une information publique large et précise.
- La justification du choix du parti d'aménagement : dans l'étude d'impact préalable à la déclaration

d'utilité publique, le choix se fait sur la base d'une analyse multicritère ; si l'étude d'évaluation des incidences du projet sur un site Natura 2000 montre qu'il y a des effets significatifs résiduels après mise en œuvre de mesures de réduction il faudra alors justifier le choix de tracé au regard de critères strictement environnementaux ciblés sur l'atteinte aux habitats et espèces qui ont justifié le classement du site Natura 2000 et non de critères environnementaux et socio économiques.

- L'identification et la délimitation de certaines aires de repos et de certains sites de reproduction : pour certaines espèces, tels les oiseaux migrateurs, ces zones peuvent être de géométrie variable, ce qui rend difficile leur stricte protection.
- L'absence de dispositions dérogatoires adaptées dans la législation française sur les espèces protégées : les dispositions dérogatoires des articles 12 (protection espèces animales) et 13 (protection espèces végétales) prévues à l'article 16-c (dérogations pour raisons impératives d'intérêt public majeur y compris de nature sociale et économique) de la directive habitats ne sont pas encore transposées complètement.
- La pertinence des mesures environnementales : au nom d'une certaine transparence écologique pas toujours justifiée, les mesures environnementales liées à Natura 2000 sont de plus en plus nombreuses. Certaines ne sont pas proportionnées aux effets du projet (compensation de plusieurs fois la surface touchée); d'autres ne peuvent être mises en œuvre sans surcoûts excessifs.

Si Natura 2000 apporte de nombreuses contraintes aux aménageurs, Natura 2000 est aussi un formidable vecteur de sensibilisation à la notion de biodiversité. Aussi la rencontre entre le monde des aménageurs et celui des naturalistes est plus que jamais indispensable aujourd'hui. ■



Orchidée (CETE Lyon Virginie Billon)

Colas, acteur engagé du développement durable

Le développement durable, une perspective sur laquelle Colas travaille activement, autour de trois grands axes : réduction des émissions à effet de serre, mise au point de composés bio-amicaux et utilisation intelligente des ressources naturelles.



Michel CHAPPAT
IPC 78
COLAS S.A.
Dirercteur Recherche et Développement

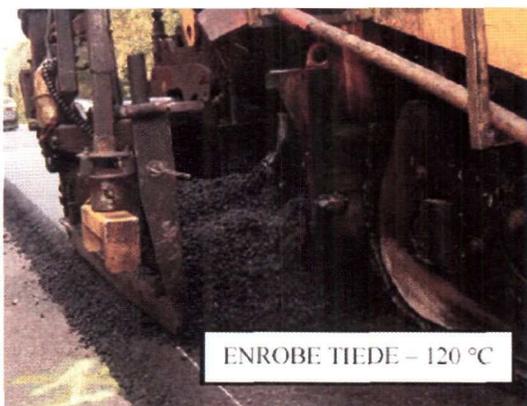
Acteur majeur de la construction routière, Colas s'attache depuis de nombreuses années à maîtriser les différents impacts de son activité sur l'environnement naturel. Cette démarche volontaire, qui va parfois au-devant des exigences réglementaires, s'est accélérée récemment, alors que les problématiques liées au développement durable prenaient une importance accrue.

Cet engagement de Colas en faveur du développement durable s'illustre par l'amélioration constante des performances environnementales des produits et techniques mis au point.

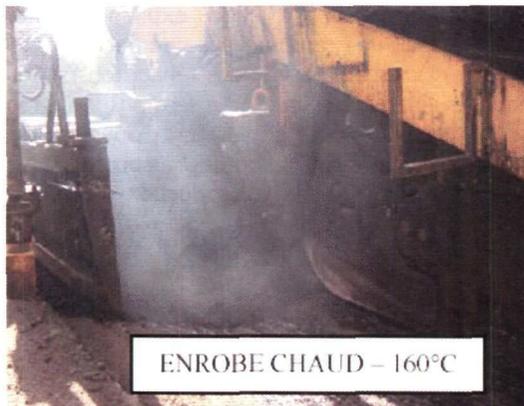
On se doit aussi de mentionner l'application progressive du processus de certification environnementale ISO 14001 à l'ensemble des sites de production industrielle du Groupe – postes d'enrobage, usines d'émulsions et de liants, exploitations de carrières – , ainsi qu'au Campus Scientifique et Technique de Colas, aux centres de travaux et aux filiales.

Emettre moins de CO2

La première piste d'action des équipes de recherche et de développement de l'entreprise concerne la réduction des émissions de CO₂. Si les transports sont responsables de 26% des émissions de gaz à effet de serre, l'industrie en général compte pour 21% de ces rejets. Mais l'industrie routière représente peu dans ces statistiques. Néanmoins, Colas a voulu apporter sa pierre à l'édifice dans l'action de lutte contre l'effet de serre. Pour Colas, la lutte contre ces émissions passe par l'abaissement de la température de fabrication et de mise en œuvre des enrobés. L'entreprise maîtrise aujourd'hui, pour les asphaltes coulés, généralement utilisés pour des chantiers urbains, une mise en œuvre à 160 degrés au lieu des 240 degrés habituels (-30%). Pour les revêtements routiers, habituellement mis en œuvre à 150 ou 160 degrés, les équipes Colas savent travailler à 125 degrés. « Cette baisse de 20 à 25% permet d'obtenir une réduction équivalente des émissions de gaz à effet de serre, note Michel Chappat, directeur de la Recherche et du Développement de Colas, et autant d'économies d'énergies. Sur ces deux familles d'enrobés, nos progrès sont réels et très récents : l'asphalte coulé à basse température est commercialisé depuis 2004, les enrobés routiers 3E ont été mis au point en 2004 et seront proposés sur le marché en 2005 ». Ces nouveaux enrobés 3 E (écologiques économes en énergie) ouvrent de belles perspectives, lorsque l'on sait que Colas consomme annuellement 3 millions de tonnes de bitume par an et produit 51 millions de



ENROBE TIEDE – 120 °C

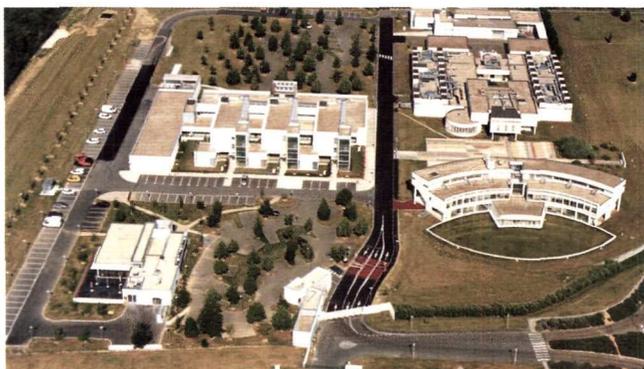


ENROBE CHAUD – 160°C

tonnes d'enrobés. « Reste à ce que nos clients publics fassent évoluer leurs habitudes et acceptent de recourir à ces nouveaux produits », reconnaît Michel Chappat.

Des composés bio-amicaux

Le Campus Scientifique et Technique de Colas s'efforce par ailleurs de développer des produits bio-amicaux. Parmi ceux-ci : un substitut du bitume, le Végécol. Entièrement à base d'huiles et de résines naturelles, il se met en œuvre à 90 degrés au lieu de 160 degrés. Le Végécol a été primé prix de l'innovation au dernier congrès des maires de France en novembre 2004. Il présente des performances structurelles étonnantes, est colorable et offre des avantages importants en termes de développement durable (effet de serre, consommation d'énergie). En 2004, Colas a également lancé les études de fabrication de bio-fluxants, qui permettent de remplacer dans les fluxants (des produits pétrochimiques utilisés pour ramollir le bitume) les solvants nocifs pour l'atmosphère par des solvants bio-amicaux issus de produits végétaux qui ne s'évaporent pas dans l'atmosphère mais « vieillissent » à l'intérieur du bitume. Signalons aussi la suppression des solvants dans les peintures produites par l'entreprise. Aujourd'hui, les peintures solvantées destinées au marquage routier ont toutes été remplacées par des peintures à l'eau, avec des performances supérieures, puisqu'elles résistent à plus d'un million de cycles, contre 400 000 requis.



Recycler, une évidence

Enfin, grande consommatrice de matériaux et de ressources naturelles, la route est depuis longtemps concernée par les démarches de recyclage. Colas gère des carrières d'où sont extraites chaque année 95 millions de tonnes de granulats. « Ce prélèvement dans la nature ne modifie pas l'équilibre général des ressources puisque ces produits sont toujours réutilisés, par la route ou par l'industrie de la construction, explique Michel Chappat. Mais une carrière laisse une trace dans le paysage et c'est pourquoi nous réhabilitons systématiquement les sites que nous fermons ». Le recyclage des matériaux permet aussi d'optimiser de façon substantielle l'utilisation des ressources. Ainsi aux Etats-Unis, 12% de la production d'enrobés



Colas provient aujourd'hui d'anciens enrobés récupérés, stockés puis recyclés dans des enrobés neufs. Colas propose également depuis longtemps des techniques de recyclage à l'émulsion à froid. Le principe ? Prélever la couche superficielle de la chaussée, y ajouter un additif, de l'émulsion de bitume et des granulats pour produire, à train continu, un enrobage neuf. Enfin, le tri et la récupération des matériaux de la route est pratiqué, notamment en France, dans de nombreux centres régionaux ouverts par Colas. Triés, les matériaux de « déconstruction » y sont traités puis revalorisés.

« L'entreprise est de longue date sensibilisée au thème du développement durable, estime Michel Chappat, au travers du volet écologique et technique de cette démarche. Les produits et les procédés que nous mettons au point dans cette perspective de respect des ressources et de l'environnement donnent parfois des résultats inespérés et offrent des performances supérieures aux produits classiques. Mais il reste un travail de persuasion et de conviction à mener pour multiplier les chantiers utilisant ces innovations ». ■

Quelle route écologique pour demain ?

Pour mieux connaître et comparer les impacts environnementaux des différents procédés de construction et d'entretien de la route, la direction de la Recherche et du Développement de Colas a publié début 2004 une étude consacrée à l'analyse du cycle de vie des structures de chaussée (sous l'ample consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre). Toutes les étapes de ce cycle y sont abordées : utilisation des matières premières, fabrication et transport des matériaux, mise en œuvre, entretien et maintenance. L'étude a notamment montré que les chaussées bitumineuses à chaud ou à froid présentaient un bilan global supérieur à celui des chaussées en béton, avec une consommation d'énergie 1,5 à 2 fois plus faible et 2 à 3 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre.

A.C.T.E.U.R.S : placer l'utilisateur au cœur de la sécurité en tunnels

Afin d'optimiser les synergies tunnel-usager en matière de sécurité, le programme de recherche appliquée A.C.T.E.U.R.S (Améliorer le Couplage Tunnels/ Exploitants/ Usagers pour Renforcer la Sécurité) s'est donné trois objectifs : mieux comprendre l'interaction entre usagers et tunnels, modéliser les règles de comportement des usagers et en déduire des solutions pour accroître la sécurité en tunnels. En effet, l'importance des facteurs humains et comportementaux n'avait pas été pleinement intégrée jusqu'ici. C'est face à ce constat que les Autoroutes alpines et la société Dédale ont initié ce projet en 2003. A mi-parcours de ses travaux, A.C.T.E.U.R.S livre ses premiers résultats et les pistes de travail dégagées.



Jean-Paul CHAUMONT

Directeur général d'ATMB depuis novembre 2002.

IGPC 71

Jean-Paul Chaumont a accompli la majeure partie de son parcours professionnel au sein du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Entre 1973 et 1993, ses différentes fonctions au sein des Directions Départementales de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle, puis du Bas-Rhin, l'ont amené à conduire des missions opérationnelles autour de grands projets d'infrastructures de transport routier, par exemple

le doublement de l'autoroute de contournement de Nancy sous circulation ou la création d'une voie rapide dans Strasbourg. Nommé Directeur du Centre d'Étude Technique de l'Équipement de l'Est en 1994 (420 personnes), il travaille notamment sur le projet de construction d'une deuxième autoroute entre Nancy et Luxembourg et sur l'organisation du débat public afférent auprès des élus et riverains. Jean-Paul Chaumont occupe le poste de Directeur Général d'ATMB depuis novembre 2002.

Frédéric RICARD

pilote du programme A.C.T.E.U.R.S.

IGPC 89

Frédéric Ricard a commencé sa carrière au ministère de l'Équipement dans le cadre du Centre d'études techniques des Transports urbains. Il rejoint ensuite la DDE Côte d'Or. Nommé à la DDE du Rhône, Frédéric Ricard a conduit l'opération CORALY portant sur la gestion du trafic autour de Lyon. Il a ensuite occupé le poste de Sous-directeur de l'informatique de l'administration centrale au ministère de l'Équipement. Frédéric Ricard est depuis mars 2003 directeur de la qualité et de la prospective d'ATMB et pilote à ce titre le programme A.C.T.E.U.R.S.



Un décalage entre les comportements attendus des usagers et leurs comportements constatés au quotidien

A.C.T.E.U.R.S a recueilli dans un premier temps les perceptions des professionnels, concepteurs et gestionnaires sur les connaissances et les comportements des usagers.

S'il en ressort que la sécurité de l'utilisateur est au cœur des préoccupations, on constate que les études sur le comportement des usagers sont

Un programme des Autoroutes alpines

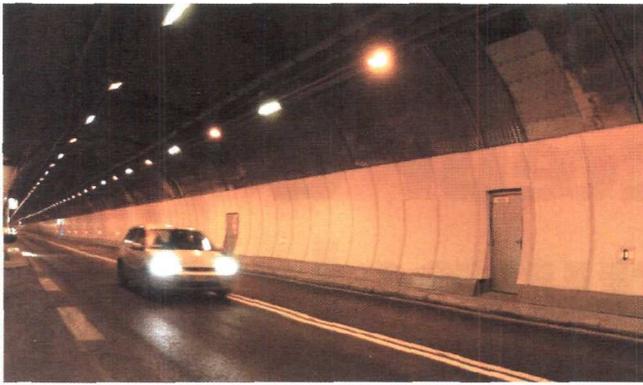
A.C.T.E.U.R.S. s'appuie sur les compétences opérationnelles et les moyens techniques des Autoroutes alpines, concessionnaires de 11 ouvrages souterrains en région Rhône-Alpes. Les Autoroutes alpines regroupent les sociétés la société des Autoroutes Rhône-Alpes, Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc, le GEIE du Tunnel du Mont Blanc et la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus. La société DEDALE, spécialiste de l'étude des facteurs humains et de la sécurité met au service d'A.C.T.E.U.R.S. ses compétences en matière d'analyse des comportements humains et de gestion du risque.

Le CETU apporte une contribution par son expertise des tunnels et relaie l'information auprès du Groupe de travail francophone des exploitants de tunnels routiers dont il est l'animateur.

Enfin, A.C.T.E.U.R.S. bénéficie d'une subvention de la Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du ministère de l'Équipement. Composé de personnalités scientifiques et de spécialistes indépendants (issus d'organismes tels que l'Institut national de recherche sur la sécurité et les transports, le CNRS, la Direction de la sécurité et de la circulation routières, ...), le comité d'experts d'A.C.T.E.U.R.S. est le garant des méthodologies utilisées et valide les rapports de recherche.

rare et récentes. Cela peut s'expliquer par l'histoire de la sécurité en tunnel, les équipements permettant l'observation des comportements ayant été implantés depuis peu.

Les investissements importants réalisés au cours des dernières années partagent un même objectif : éviter aux usagers qui suivent les consignes de sécurité d'être à l'origine d'un incident et, si un incident survient, d'en être protégés. Cependant, l'étude met en lumière le décalage existant entre les comportements attendus en termes de sécurité et la réalité des comportements observés au quotidien.



Une trop grande densité d'informations à l'entrée du tunnel ?

Une étude qualitative menée par Dédale auprès de conducteurs en avril 2004 dans les tunnels d'Orelle et du Fréjus a permis d'identifier les activités et préoccupations des usagers au cours de la traversée des tunnels, d'analyser leur gestion des règles de conduite et enfin, d'évaluer leur perception et leur compréhension des équipements des tunnels.

A la lumière de ces résultats, il apparaît clairement que les tunnels sont appréhendés comme des environnements routiers particuliers : loin de transférer leur comportement sur route ouverte, les usagers engagent des activités propres à la traversée de tunnels. Pour autant, leur disponibilité mentale pour appréhender l'environnement tunnel et ses règles n'apparaît qu'en cours de traversée, dès lors qu'ils sont calés sur la vitesse autorisée et la distance qu'ils estiment suffisante pour leur sécurité. Ce premier enseignement peut conduire à ré-évaluer la densité des informations communiquées en entrée de tunnel et envisager une "évolution" de la signalisation tout au long du parcours.

Ces observations mettent aussi en évidence la difficulté des usagers à maintenir la distance de sécurité en marche requise dans les tunnels. Concentrés sur le respect de la vitesse maximale autorisée, ils ont du mal à maîtriser une interdistance suffisante.

Enfin les moyens de mise en sécurité des usagers sont insuffisamment compris et perçus : c'est en particulier le cas des issues de secours. Il règne en effet une confusion dans l'esprit des usagers, qui tendent à identifier toute cavité (niches de RAU par exemple) comme un moyen de mise en sécurité et d'évacuation.

Le tunnel : un univers mal connu de nombreux usagers

Ces résultats qualitatifs sont corroborés par l'étude quantitative réalisée auprès de 620 usa-

gers en avril 2004 par la société Puissance N. Cette étude révèle que la traversée d'un tunnel est une expérience éprouvante pour une personne sur cinq. Elle confirme également que les usagers ont une connaissance correcte des équipements même si 12% des interviewés disent ignorer l'existence d'issues de secours.

Si les règles spécifiques de conduite sous tunnel sont connues de la majorité des usagers, une proportion élevée de conducteurs déclare des comportements accidentogènes. Ainsi, 40% d'entre eux sous-estiment la valeur règlementaire de la distance de sécurité en marche. Quant à la règle portant sur la distance de sécurité à l'arrêt, 48% des sondés ignorent qu'elle existe : c'est le cas de 73% des automobilistes et de 23% des chauffeurs de poids lourds.

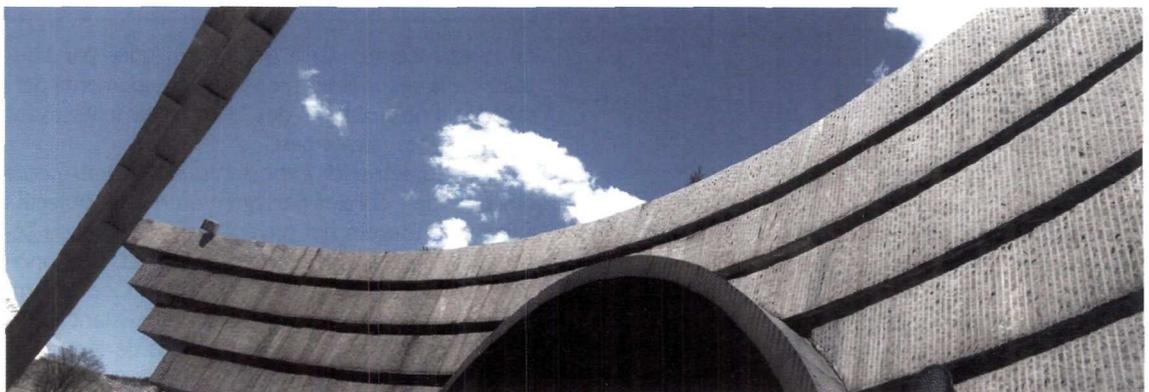
L'enquête a également permis de repérer des "certitudes" potentiellement génératrices de risque élevé, accréditant des comportements erratiques, tels la possibilité de faire demi-tour sur les voies de garage, de s'y arrêter, ou encore de faire marche arrière.

Quelles voies d'amélioration ?

Sur la base de ces premiers résultats, le programme A.C.T.E.U.R.S. prévoit la mise en œuvre de solutions concrètes et globales visant à améliorer la sécurité des usagers en tunnels. Cette phase d'expérimentation nécessitera la mobilisation de nombreux intervenants (exploitants, cabinets d'ingénierie, pouvoirs publics ...) dans tous les secteurs touchant à la sécurité en tunnels afin de tester in vivo les pistes envisagées : formation, information, communication, conception, exploitation, équipements, signalisation, ...

Cinq axes de travail qui devront être validés en 2005 ont d'ores et déjà été dégagés :

- Mutualiser entre exploitants les informations et retours d'expérience des exercices et événements en tunnels
- Réaliser un audit des stratégies existantes de sécurité des tunnels : évaluer notamment le principe de règles communes en matière de vitesse, d'interdistance, d'arrêt et analyser les différentes stratégies d'évacuation
- Réfléchir à la signalisation en entrée de tunnels
- Evaluer la pertinence d'une formation spécifique à la conduite en tunnels dans le cadre du programme national de formation à la conduite
- Expérimenter la formation spécifique de chauffeurs poids lourds à la conduite en tunnels afin de constituer des relais terrain susceptibles d'intervenir efficacement auprès des usagers en cas d'incident. Une fois ces axes de travail validés, la phase d'expérimentation d'A.C.T.E.U.R.S. s'ouvrira courant 2005. ■



Directeur des Services Techniques (h/f) ingénieur ou ingénieur principal

Placé sous l'autorité du Directeur général des Services, vous êtes responsable de la Direction des Services Techniques. Vous assurez l'animation, l'organisation et la coordination des services techniques regroupant environ 70 agents et comprenant 5 secteurs : urbanisme, développement économique, patrimoine bâti, patrimoine urbain (voirie et espaces verts), et parc auto.

Vous mettez en œuvre les orientations municipales dans les domaines relevant de la Direction des Services Techniques. Outre l'élaboration et le pilotage de la programmation annuelle et pluriannuelle des opérations d'investissement, vous préparez et suivez l'exécution du budget.

Vous élaborez les dossiers de consultation de maîtrise d'œuvre et établissez un calendrier d'exécution des marchés publics.

Vous possédez une bonne connaissance des marchés publics et des procédures administratives et comptables. Vos qualités humaines ainsi que votre sens du management sont des atouts indispensables dans un contexte évolutif.

Votre expérience sur un poste similaire, alliée à une réelle aptitude à la gestion de projet vous permettent d'assurer pleinement ces fonctions.

Rémunération statutaire + Régime indemnitaire
Véhicule de service et possibilité de logement.

Merci d'adresser votre CV accompagné d'une lettre de motivation le plus rapidement possible à Monsieur le Maire, Vice-Président du Conseil Général, place du 8 mai 1945, BP 107, 91383 CHILLY-MAZARIN.

Safari



TOTAL

sans
plomb 98

sans
plomb 95

super

gazole



**TOTAL, votre partenaire
sur autoroute**



Vous ne viendrez plus chez nous par hasard

TOTAL

Loi portant réforme des retraites Le cumul d'une pension de l'Etat et d'une rémunération d'activité

La loi n°2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites a modifié les conditions de cumul avec une pension de l'Etat, pour les fonctionnaires retraités exerçant des activités rémunérées (article 64 de la loi relatif aux articles L84, L85 et L86 du code des pensions civiles et militaires).

La notice ci-après détaille les nouvelles conditions de cumul qui concernent aussi bien les activités relevant d'un employeur public que privé, en précisant les exemptions particulières, notamment dans le cas des retraités qui ont atteint la limite d'âge de leur grade avant le 1er janvier 2004.

Par ailleurs, il est rappelé que les retraités doivent attendre 5 ans à partir de la date de cessation de leurs fonctions, avant d'être autorisés à prêter leur concours à un organisme privé sur lequel ils auraient exercé un contrôle. Cette limite de 5 ans pourrait être prochainement réduite à 2 ans. Nous vous tiendrons informés de l'évolution des textes correspondants.



Le cumul d'une pension de l'Etat et d'une rémunération d'activité

Articles L.84 à L.86-1 du code des pensions civiles et militaires de retraite (loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant réforme des retraites

le cumul d'une pension de retraite de l'Etat avec les revenus tirés d'une activité dans le secteur privé est autorisé.

Exemple : Vous êtes retraité civil ou militaire de l'Etat et vous exercez auprès d'une société anonyme ou d'une association de type "loi 1901", vous pouvez cumuler intégralement votre retraite et vos revenus quel qu'en soit le montant.

En revanche, si vous reprenez une activité avec un employeur public. La réglementation relative au cumul s'applique dans les conditions suivantes :

- Les employeurs concernés et les règles de plafonnement
- Les exemptions particulières

Vous trouverez également des précisions complémentaires et des informations pratiques.

Cette notice est un document simplifié qui correspond à la législation en vigueur à compter du 1er Janvier

Les employeurs publics concernés et les règles de plafonnement

Les employeurs concernés

- Les administrations de l'Etat et leurs éta-

blissements publics ne présentent pas un caractère industriel ou commercial

Ainsi par exemple la législation du cumul ne s'applique pas en cas d'activité rémunérée par certains organismes publics tels LA POSTE, FRANCE TELECOM, EDF/GDF, la SNCF, la RATP...

- Les **collectivités territoriales** et les **établissements publics** ne présentent pas un caractère industriel ou commercial qui leur sont rattachés
- Les **établissements** de la fonction **publique hospitalière** ou assimilés

Les règles de plafonnement

Vous pouvez percevoir intégralement votre pension si vos **revenus bruts** d'activité sont inférieurs par **année civile** à un plafond égal à la moitié de la valeur de l'indice majoré 227 (soit 6077,60 au 1er Janvier 2004) augmentée du tiers du montant brut de votre pension.

Exemple : Le montant brut total de votre pension est de 18 000 par an.

- le plafond est alors de 6077,60 + 6000 (tiers de la pension) soit 12077,60 .
- Si vos revenus bruts d'activité sont de 10925 vous pouvez percevoir intégralement votre pension.
- Si vos revenus bruts d'activité sont de 21623 la somme de 21623 -12077,60 soit 9545,40 est déduite de votre pension.

Si vos **revenus bruts** d'activité sont **supérieurs** à ce plafond, **seul l'excédent** est déduit de votre pension.

Attention : Si vous êtes retraité civil, l'atteinte de la limite d'âge n'est plus un motif d'exonération.

Les exemptions particulières

Dans certains cas, votre situation personnelle vous dispense des règles de plafonnement de votre pension.

Quel que soit l'employeur, vous pouvez cumuler le montant de votre pension avec une rémunération d'activité dans les cas suivants :

- Vous êtes retraité civil⁽¹⁾ ou militaire et vous avez atteint **avant le 1er Janvier 2004** la limite d'âge de votre ancien grade
- Vous êtes retraité militaire et vous avez atteint la limite d'âge de votre ancien grade
- Vous êtes titulaire d'une pension de **sous-officier** rémunérant **moins de 25 ans de services** (militaires et civils)
- Vous êtes titulaire d'une **pension** civile allouée pour **invalidité**⁽¹⁾

En outre, même si vous reprenez une activité avec un employeur public, ne figurent pas dans le champ de cette réglementation, **les activités juridictionnelles ou assimilées.**

- Il en est ainsi par exemple pour les activités de juge de proximité et d'expert judiciaire.

Précisions complémentaires et informations pratiques

- Si vous percevez des revenus d'activité versés par des organismes soumis aux règles de cumul vous devez **déclarer** votre activité à l'adresse ci-dessous.

Précisez alors votre état civil complet, le nom et l'adresse de l'organisme employeur et le montant brut des revenus d'activité.

- Pour l'application de la législation du cumul, il est tenu compte du **montant brut avant toutes déductions** de l'ensemble des revenus perçus quelle que soit leur dénomination (salaire, vacations, primes, honoraires...). Toutefois, l'indemnité de résidence et les suppléments pour charges de famille ne sont pas compris parmi les éléments de rémunération à retenir.

- **Attention** :

En cas de titularisation dans un emploi conduisant à pension de l'Etat ou de la CNRACL, votre situation sera également examinée au regard de l'article L.77 du code des pensions civiles et militaires de retraite.

Pour toutes information, il convient de vous adresser, dans les meilleurs délais, au Service des Pensions de votre administration d'origine. ■

Toutes informations complémentaires peuvent être obtenues à l'adresse suivante :

**Ministère de l'Economie, des Finances
Et de l'industrie
Service des Pensions
Bureau 1 D**

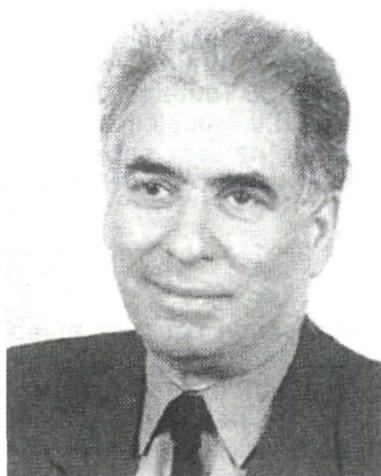
**Cumul Pension Rémunération
10, boulevard Gaston-Doumergue
44964 NANTES cedex 9**

**Tél : 02 40 08 87 71
Fax : 02 40 08 85 41**

e-mail : pensions@sp.finances.gouv.fr

(1) Attention : en cas de nouvelle titularisation, l'article L.77 du code des pensions civiles et militaires de retraite peut s'appliquer

Distinction Honorifique



Mustapha Faris
PC 59

Michel DUMAS, Délégué de la promotion 1959, nous informe que notre camarade marocain Mustapha Faris (59) vient d'être élevé par le Président de la République, Jacques Chirac, à la dignité de Commandeur dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

Rappelons que Mustapha Faris est actuellement Président de la Banque Marocaine pour le Commerce et l'Industrie (BMCI), filiale marocaine du groupe BNP-Paribas et qu'au cours de sa brillante carrière, il a occupé de hautes fonctions au Maroc dans les secteurs public et privé, notamment celle de Ministre des Finances.

Cette distinction récompense une activité remarquable, remontant à sa sortie de l'Ecole des Ponts, pour le développement de la coopération et de l'amitié franco-marocaines. Elle honore, bien sûr, notre Ecole et notre Association.

Nous lui adressons nos plus chaleureuses et amicales félicitations.

Hommage de la promotion 1959 à Ahmed Lasky

Notre camarade Ahmed Lasky nous a quittés récemment et nous sommes dans la peine

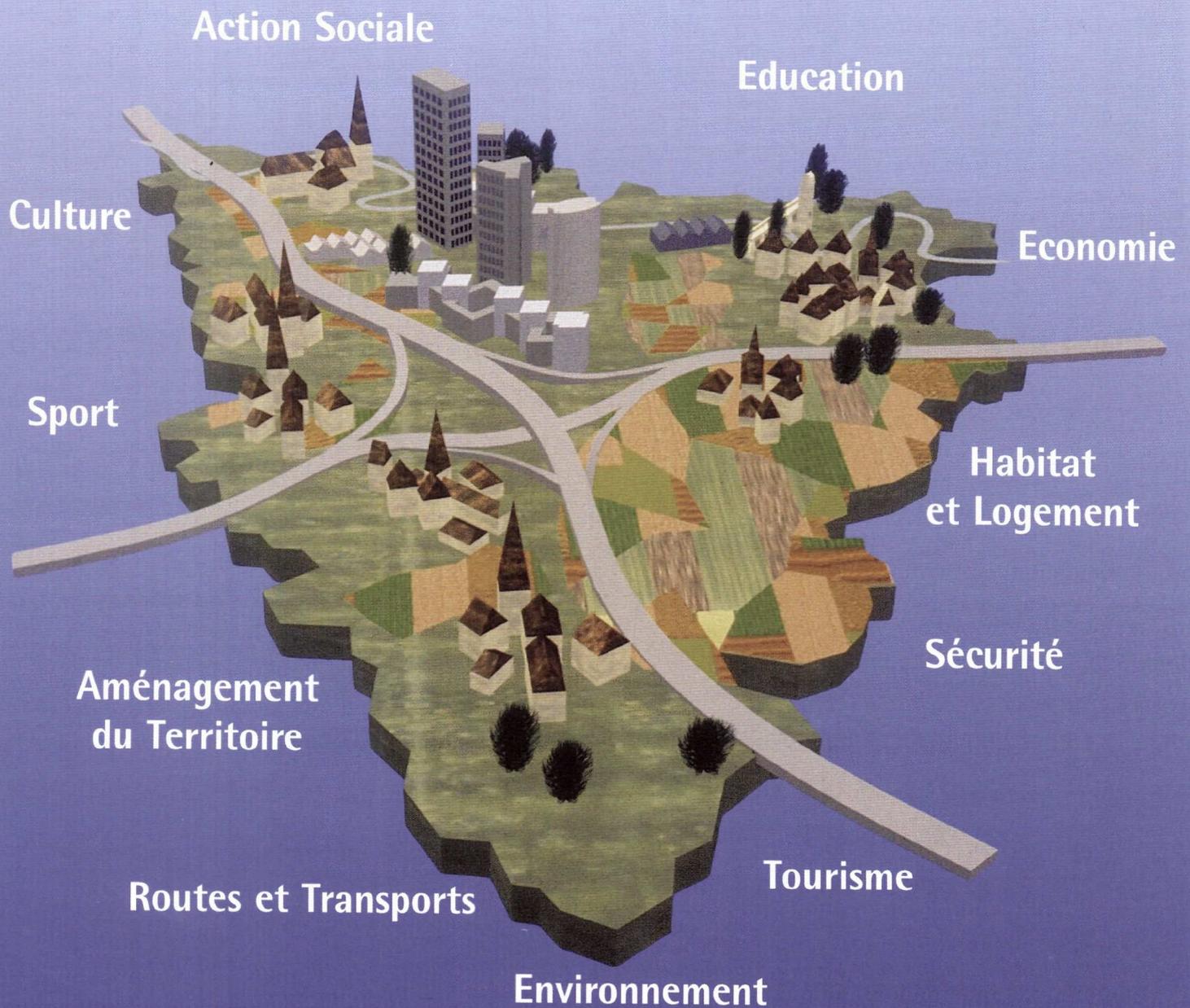
Mais nous sommes fiers de l'avoir eu comme camarade de promotion, nous sommes fiers de l'avoir eu comme ami.

Nous garderons le souvenir de sa générosité, de sa tolérance et de sa simplicité, oui, de sa simplicité, malgré une carrière prestigieuse, au cours de laquelle il a été de nombreuses fois Ministre de son cher pays, le Maroc.

A Laurence, son épouse, à ses trois enfants, nous disons notre grande tristesse et notre compassion.

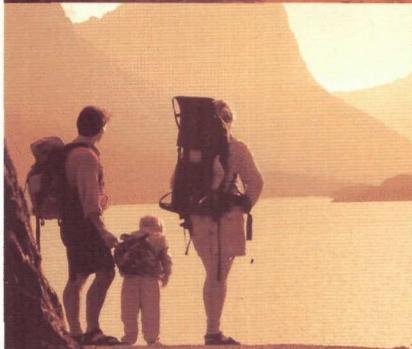
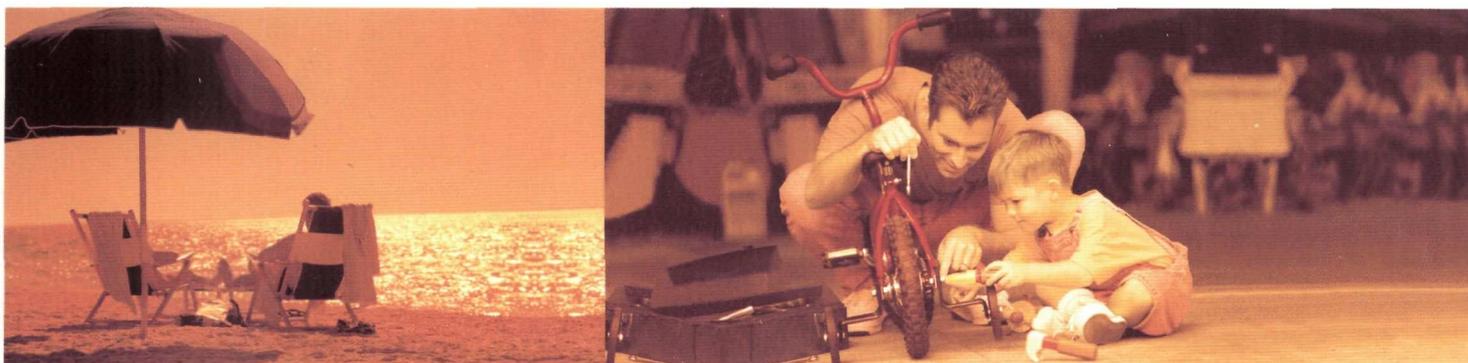
LE CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES

travaille pour votre avenir



Le Conseil Général s'engage pour vous.

Yvelines 78
CONSEIL GÉNÉRAL



Prenez le temps de gagner du temps

Déjà plus d'un 1 million de clients ont fait le choix du télépéage

Libert-t

...ce n'est pas un hasard

- Un seul badge valable pour 8 000 km d'autoroutes
- Pas d'arrêt aux barrières de péage
- Pas de prise de ticket
- Une seule facture mensuelle

Pour plus d'information : www.autoroutes.fr



les sociétés
d'autoroutes

ON N'A JAMAIS FINI DE VOUS RENDRE SERVICE