

# LA REFORME DES HONORAIRES



N°11 NOVEMBRE 1979 76 ANNEE -  
ISSN: 0397\_4634

## LES ECONOMIES D'ENERGIE

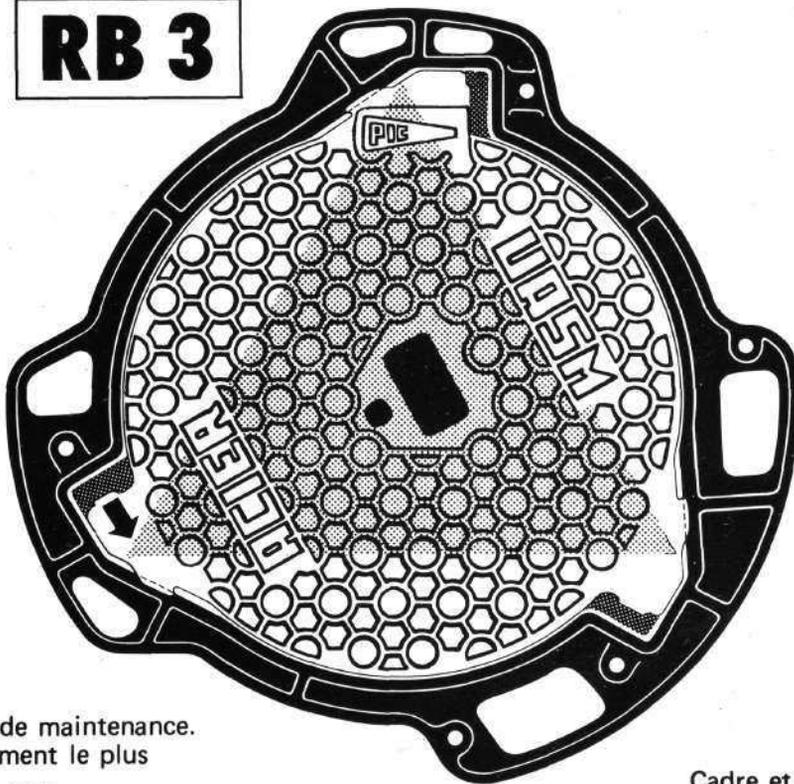


# UASM

UN PRINCIPE : LES 3 POINTS

## UNE RÉVOLUTION DANS LA TECHNIQUE DES REGARDS CIRCULAIRES :

### LE RB 3



Révolutionnaire,  
le RB 3 est un regard  
dont le tampon est porté  
par 3 points d'application.  
D'une stabilité parfaite,  
anti-bruit, le RB 3 ne boîte pas,  
donc pas de descellement ni frais de maintenance.  
Cet ensemble en acier est actuellement le plus  
performant sur le marché et il est .....

RB 3  
Cadre et tampon

### garanti 10 ans contre casse et bruit.

USINES ET ACIERIES DE SAMBRE ET MEUSE.  
DIV. TRAVAUX PUBLICS. TOUR AURORE CEDEX 05 92080 PARIS DEFENSE TEL 778.63.63

# ACIER UASM

### BON POUR UNE MAQUETTE GRATUITE

Pour en savoir davantage, UASM tient à votre disposition sur simple demande de votre part, une maquette du RB 3 et le principe de son fonctionnement.

M \_\_\_\_\_

société \_\_\_\_\_



# sommaire

## dossier

La page du président .....	11
Éditorial Jean CHAPON .....	12
La réforme des rémunérations accessoires P. MAYET et S. VALLEMONT .....	15
Économies d'énergie après les transports, l'habitat J. POULIT .....	18
Énergie électrique les économies à la pointe Ph. AUSSOURD .....	21
Pour une politique des archives des Ponts et Chaussées G. THUILLIER .....	28

## La Vie du Corps des Ponts et Chaussées

Compte rendu de l'assemblée générale	35
Congrès des IVF .....	43
Réunion régionale : Nord Picardie	43
Formation continue .....	47
Lu pour vous .....	47
Mouvements .....	49
In Mémoriam Pierre CALLET .....	51



(OROP)



(Document SELER)

### Directeur de la publication :

Jacques LECLERCO  
Président de l'Association

### Administrateur délégué :

Philippe AUSSOURD  
Ingénieur  
des Ponts et Chaussées

### Rédacteurs en chef :

Olivier HALPERN  
Ingénieur  
des Ponts et Chaussées  
Benoît WEYMULLER  
Ingénieur  
des Ponts et Chaussées

### Secrétaire générale de rédaction :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY

### Assistante de rédaction :

Eliane de DROUAS

### Rédaction - Promotion Administration :

28, rue des Saints-Pères  
Paris-7<sup>e</sup> - 260.25.33

**Bulletin de l'Association des Ingénieurs  
des Ponts et Chaussées, avec la collaboration  
de l'Association des Anciens Elèves  
de l'École des Ponts et Chaussées.**

### Abonnements :

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

### Publicité :

Responsable de la publicité :  
Jean FROCHOT

Société Pyc-Editions :  
254, rue de Vaugirard  
75015 Paris  
Tél. 532.27.19

### Couverture :

Photo RAPHO

**Maquette :** Monique CARALLI

IMPRIMERIE MODERNE  
U.S.H.A.  
Aurillac

**REVOLUTION  
dans la CLÔTURE !**

**nouveau PIQUET nouvelle METHODE**

**pas plus cher et tellement mieux!**

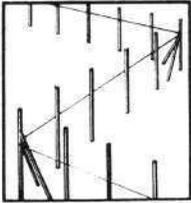
**ESTHETIQUE** - de forme cylindrique, son entretien est facilité  
- pas d'angle coupant non agressif.

**ASTUCIEUX** - système autobloquant, pas d'outil, pas de boulon  
- peut se faire soit

- piquet d'arrêt
- piquet d'angle
- piquet de renfort.

- 3 présentations

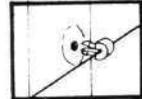
- apprêté prêt à peindre
- plastifié polyester
- galvanisé à chaud.



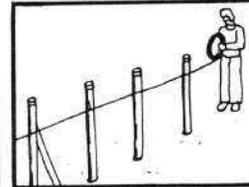
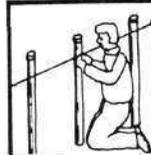
**artub**

USINE DE LA GARE B.P. 29  
38460 CREMIEU - tél. (74) 94.70.45

**ASTUCIEUX  
dans la pose  
CLIPSAGE**



pose et tension  
des fils d'un  
seul jet, quelque  
soit la longueur

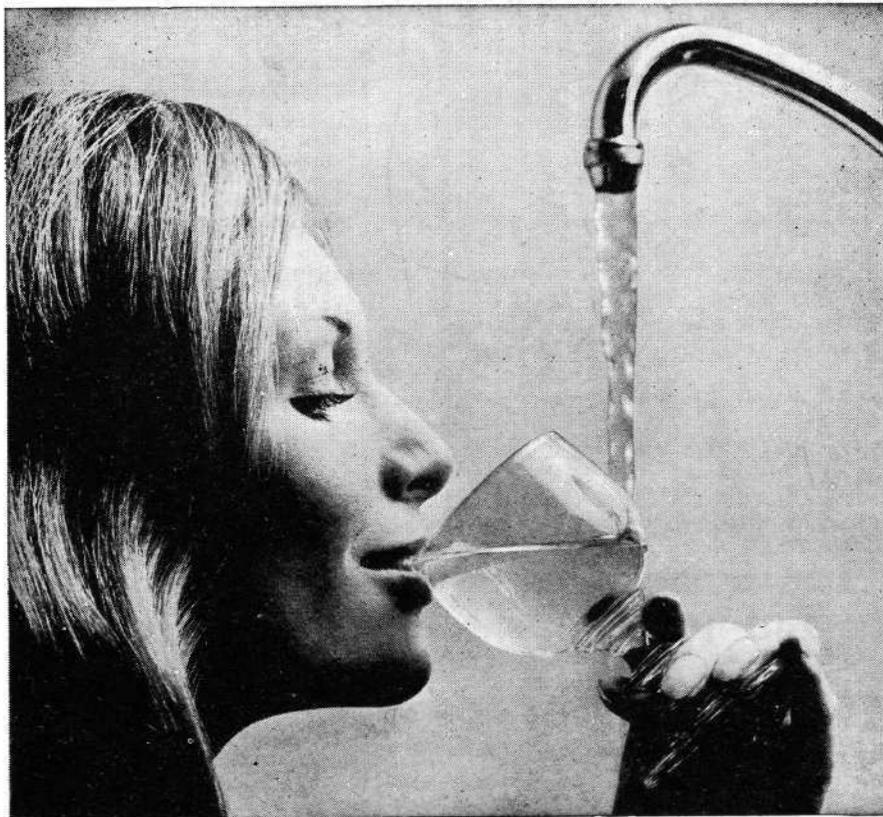


▲ blocage  
des  
fils par  
clipsage

pas d'angle saillant  
le grillage se pose  
et se tend bien  
à plat



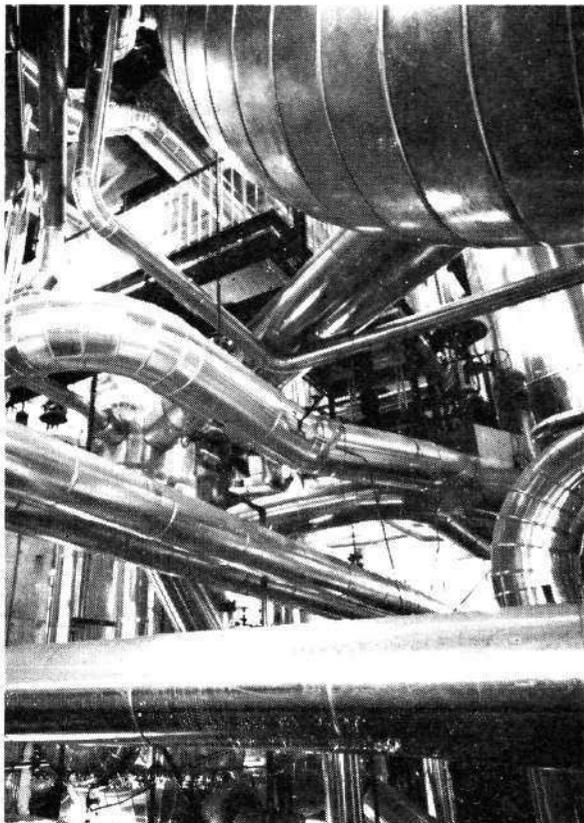
Pub. Feuerlé Lyon



**plaisir retrouvé  
grâce  
à la  
compagnie  
générale des eaux**

52, rue d'Anjou  
75384 Paris Cedex 08  
Tél. : 266.91.50





# ENTREPOSE

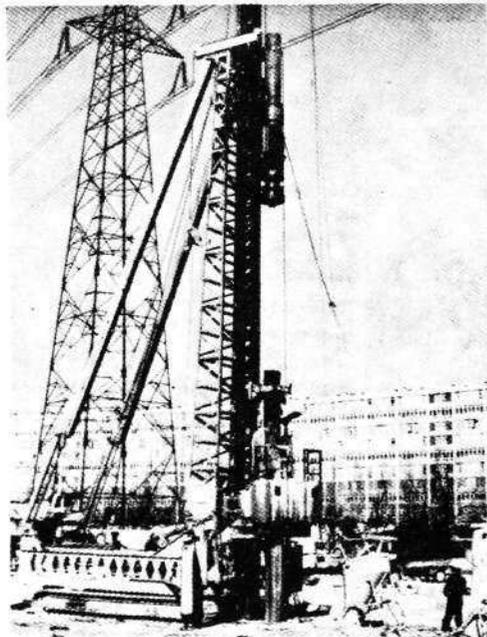
études, préfabrication, montage de réseaux de tuyauteries pour tous fluides et toutes industries. installations "clé en main" d'ensembles industriels, tous corps d'état.

prises en exploitation et entretien. calculs thermodynamiques vibrations et séismes

**DEPARTEMENT TUYAUTERIES INDUSTRIELLES**

127 rue de Saussure 75850 PARIS cédex 17 • Tél:766.03.89

## fondations spéciales



### PIEUX BATTUS MOULÉS VIBRO-ARRACHÉS

- DIAMETRE : 350 MM A 650 MM
- FICHE MAXIMUM : 28 M LINEAIRE
- CONTRAINTE DU BETON VIBRE ET MIS A SEC : 70 BARS MAXIMUM

### AUTRES PIEUX

- PIEUX INJECTES RESISTANT A LA TRACTION
- PIEUX VIBRO-FONCES MOULES
- PIEUX BETON FORES MOULES Ø 0,40 M à 2 M
- PIEUX METALLIQUES H OU TUBE
- PIEUX BETON CENTRIFUGE SYSTEME BREVETE

**TRINDEL**  
  
**TRINDEL**

### services techniques

9-11, av. michelet, 93400 st-ouen  
 tél. (1) 252.81.60 télex 640685 trindex

directeur : R. DEROIRE, ingénieur E.C.L.  
 directeur technique : J.-P. JOUBERT,  
 ingénieur E.N.P.C.

SIEGE SOCIAL :  
 44, RUE DE LISBONNE - 75383 PARIS CEDEX 08  
 ☎ (1) 563.19.09



BUREAU D'ETUDES DE SOLS  
ET FONDATIONS  
SONDAGES - ESSAIS DE SOLS

#### FONDASOL TECHNIQUE

Moyens mécaniques  
Bureau d'Etudes  
Ingénieurs conseils :

#### FONDASOL ETUDE

290, rue des Galoubets - B.P. 54  
84005 AVIGNON CEDEX  
Tél. : (90) 31.23.96  
Télex : 431 999 FONDASOL MTFAV

#### FONDASOL INTERNATIONAL

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

### BUREAUX A L'ETRANGER

#### SAUDI ARABIA

##### RIYAD

I.A.O. « IBRAHIM ABUNAYYAN  
ORGANIZATION »  
Po. Box 71  
Tél. : 53.085 — Télex : 20.132 SJ

##### AL KHOBAR

I.A.O. « IBRAHIM ABUNAYYAN  
ORGANIZATION »  
Talat Street  
Tél. : 44.115 — Télex : 67.036 SJ

##### JEDDAH

INDECOM

#### FONDASOL EST

1, rue des Couteliers  
57000 METZ BORNAY  
Tél. : (87) 75.41.82  
Télex : 860 695 FONDASOL METZ

#### FONDASOL CENTRE

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

#### FONDASOL ATLANTIQUE

79, avenue de la Morlière - ORVAULT  
44700 NANTES  
Tél. : (40) 76.12.12  
Télex : 710 567 FONDATL

Queen's Building Office 307

Po. Box 2838

Tél. : 24.066 — Télex : 40.126 SJ

#### QATAR

##### DOHA

INAGE

Po. Box 3304

Tél. : 23.031 — Télex : 4423 DH

#### BAHRAIN

##### MANAMA

Bahrein Markets

Po. Box 799

Télex : 8280

## SOCIETE METALLURGIQUE HAUT-MARNAISE

B.P. 24 · 52300 JOINVILLE  
TÉL. (25) 96.09.23  
TÉLEX : OMARNEZ 840917 F

●  
TOUT CE QUI CONCERNE  
LA MATÉRIEL D'ADDUCTION  
ET DE DISTRIBUTION D'EAU

●  
ROBINETTERIE ET FONTAINERIE

ÉQUIPEMENT DES CAPTAGES  
ET DES RÉSERVOIRS



# forclum

société de force et lumière électriques

Centre d'Affaires Paris Nord  
Bât. Ampère n° 1

93153 LE BLANC-MESNIL CEDEX  
Tél. 865.42.41

●  
TOUTES INSTALLATIONS  
ÉLECTRIQUES

TOUTES PUISSANCES

Chauffage - Climatisation  
Energie solaire

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



Société  
d'Etudes  
et d'Entreprises  
Electriques

\*

3, square Moncey  
75009 PARIS  
Tél. 526.33.00

\*

ÉQUIPEMENTS D'AÉRODROMES  
AIDES A LA NAVIGATION  
CENTRALES NUCLÉAIRES  
GRANDS ENSEMBLES  
HOPITAUX

## SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

TOUS TRAVAUX  
ROUTIERS  
ÉMULSIONS DE BITUME

●  
S.A. au capital de 3 500 000 F  
Siège Social  
et Direction Générale  
B.P. 24-05001 GAP-CEDEX

●  
DIRECTION DES EXPLOITATIONS  
et USINE D'ÉMULSIONS DE BITUME  
05001 GAP - B.P. 24  
Route de Marseille  
Tél. (92) 51.60.31  
Télex : ROUTMIDI 430 221

●  
AGENCES  
Zone Industrielle  
13290 LES MILLES  
Tél. (42) 26.14.39  
Télex : ROUTMIDI 410 702  
26101 ROMANS - B.P. 9  
Tél. (75) 02.22.20  
Télex : ROUTMIDI 345 703

# PROCHAINEMENT

## Annuaire du Ministère de l'ENVIRONNEMENT et du Cadre de Vie et du Ministère des TRANSPORTS

**PRIX T.T.C. FRANCO 205 80 F**

### Pour qui ?

Pour tous ceux qui sont fréquemment en relation avec les Pouvoirs publics du fait de leur participation à l'équipement, à la

construction et à l'environnement ainsi qu'aux transports :

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

### Pourquoi ?

Pour savoir à qui s'adresser sans perte de temps

et de façon efficace • administrations centrales : cabinet, inspection générale de l'Équipement, circonscriptions territoriales, coopération technique, direction et services techniques • conseils, comités, commissions • services extérieurs et spécialisés • organismes interministériels

**Vous pouvez le recevoir en le commandant à l'aide du bon ci-contre, accompagné de votre règlement, à l'Annuaire officiel du M.E.C.V., Service des Ventes, 254, rue de Vaugirard, 75740 Paris Cedex 15 - Téléphone : 532.27.19.**

P.C.M.

Bulletin à retourner à

**ANNUAIRE DU MINISTÈRE  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU  
CADRE DE VIE ET DU MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS.** *Service des ventes :*

*PYC-EDITION 254, rue de Vaugirard, 75740 Paris  
Cedex 15*

SOCIÉTÉ.....

ADRESSE.....

RÉFÉRENCES (OU SERVICE) .....

Veillez m'adresser ..... ex. de l'annuaire M.E.C.V. / MT  
à 205,80 F T.T.C. franco, soit ..... F que je règle :

- par chèque bancaire ci-joint
- par virement postal à votre C.C.P. Annuaire M.E.C.V. Paris 508-59 M (à adresser directement à votre centre)
- par virement administratif

suivant facture en ..... exemplaires  
Cachet : ..... Date :

**ENTREPRISE**

**BOURDIN & CHAUSSE**

S.A. au Capital de 21 000 000 F

**NANTES :**

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

**PARIS :**

36, rue de l'Ancienne Mairie

92 - BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : 604 13-52

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

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

**G T M**

**Grands Travaux de Marseille**

61, avenue Jules-Quentin — NANTERRE (Hauts-de-Seine)

Tél. : (1) 725.94.40

Télex : GTMNT 611 306 — Télécopieur

**SOCIÉTÉ ANONYME  
DES ENTREPRISES**

**Léon  
BALLOT**

au Capital de 30 600 000 F

**TRAVAUX  
PUBLICS**

155, boulevard Hausmann,  
75008 PARIS

Nous voulons  
faciliter votre vie  
en facilitant  
vos déplacements.  
Toujours tous les jours



*Pour mieux vivre Paris et l'Île de France*

Centre d'Information Téléphonique (CIT) : 346.14.14.



## Amateur de casse-tête ?

Alors, résolvez le problème suivant :

Peut-on trouver deux nombres dont le produit de la somme par le produit égale 29400 ?

La réponse ?  
Trouvez-la dans l'un de ces trois livres :

**“Les jeux mathématiques”  
d'EURÉKA**

253 casse-tête résolus

**“Les casse-tête logiques”  
de BAILLIF**

131 casse-tête  
dont 20 problèmes célèbres

**“Les casse-tête mathématiques  
de Sam Loyd”  
de Martin GARDNER**

Le grand classique, avec  
fac-similés des gravures  
originales

**dunod**



*L'Entreprise Industrielle*

29, rue de Rome - 75008 PARIS  
Tél. : 296.16.60

### TRAVAUX ÉLECTRIQUES

Centrales hydrauliques, thermiques, nucléaires - Postes de transformation HT & BT - Lignes de transport d'énergie HT & THT - Electrification rurale - Eclairage Public - Distribution BT/MT - Poteaux en béton armé & précontraint - Installations Industrielles - Courants faibles - Automatismes - Contrôle - Postes & Télécommunications - Usine de fabrication de tableaux électriques.

### GÉNIE CIVIL

Aménagements hydro-électriques - Ouvrages d'art Souterrains - Aéroports - Autoroutes - Canalisations.

### BÂTIMENT

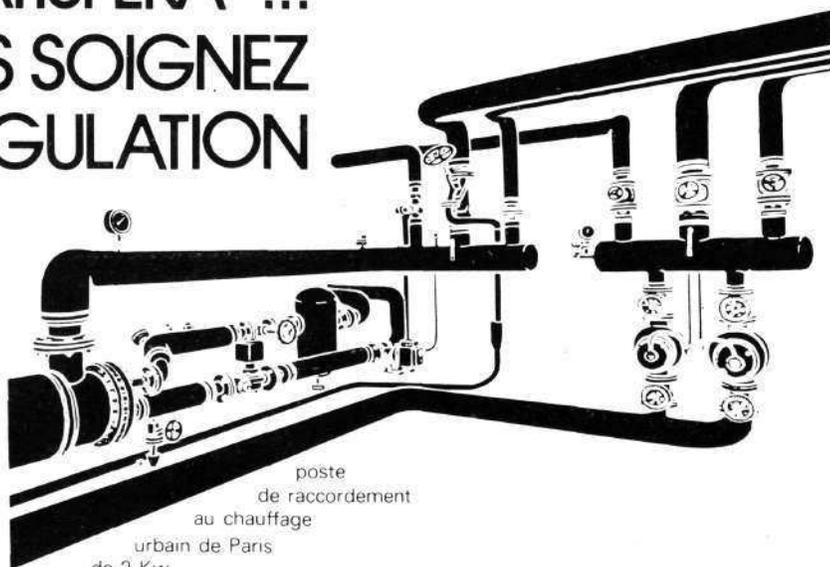
Bâtiments Industriels - Publics - Privés - Parkings - Groupes Scolaires - Stations Epuration & Pompage - Piscines.

### BUREAUX D'ÉTUDES

VOTRE CHAUFFAGE  
SANS CHAUFFERIE  
VOUS SATISFERA ...  
SI VOUS SOIGNEZ  
SA RÉGULATION

**ECONOMISEZ  
L'ÉNERGIE**

**CPCU**



documentation sur demande

**COMPAGNIE PARISIENNE DE CHAUFFAGE URBAIN**

185 rue de Bercy 75012 Paris . Tél. 345.50.30

# RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

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

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

## 05 HAUTES-ALPES

### SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

Tous travaux routiers

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

## 13 BOUCHES-DU-RHONE

### SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

Tous travaux routiers

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

## 26 DROME

### SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

Tous travaux routiers

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

## 59 NORD

### Ets François BERNARD et Fils

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :

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

50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE

Tél. : 54-66-37 - 38 - 39

## 63 PUY-DE-DOME

### BÉTON CONTROLE DU CENTRE

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

Tél. : 82-48-74.

Pont de Vaux, 03-Estivareilles

Tél. : 06-01-05.

BÉTON PRÊT A L'EMPLOI

Départ centrale ou rendu chantiers par  
camions spécialisés « Trucks Mixers »

## FRANCE ENTIÈRE



Compagnie Générale  
des Eaux

Exploitation : EAUX

ASSAINISSEMENT  
ORDURES MÉNAGÈRES  
CHAUFFAGE URBAIN

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

## informations informations informat

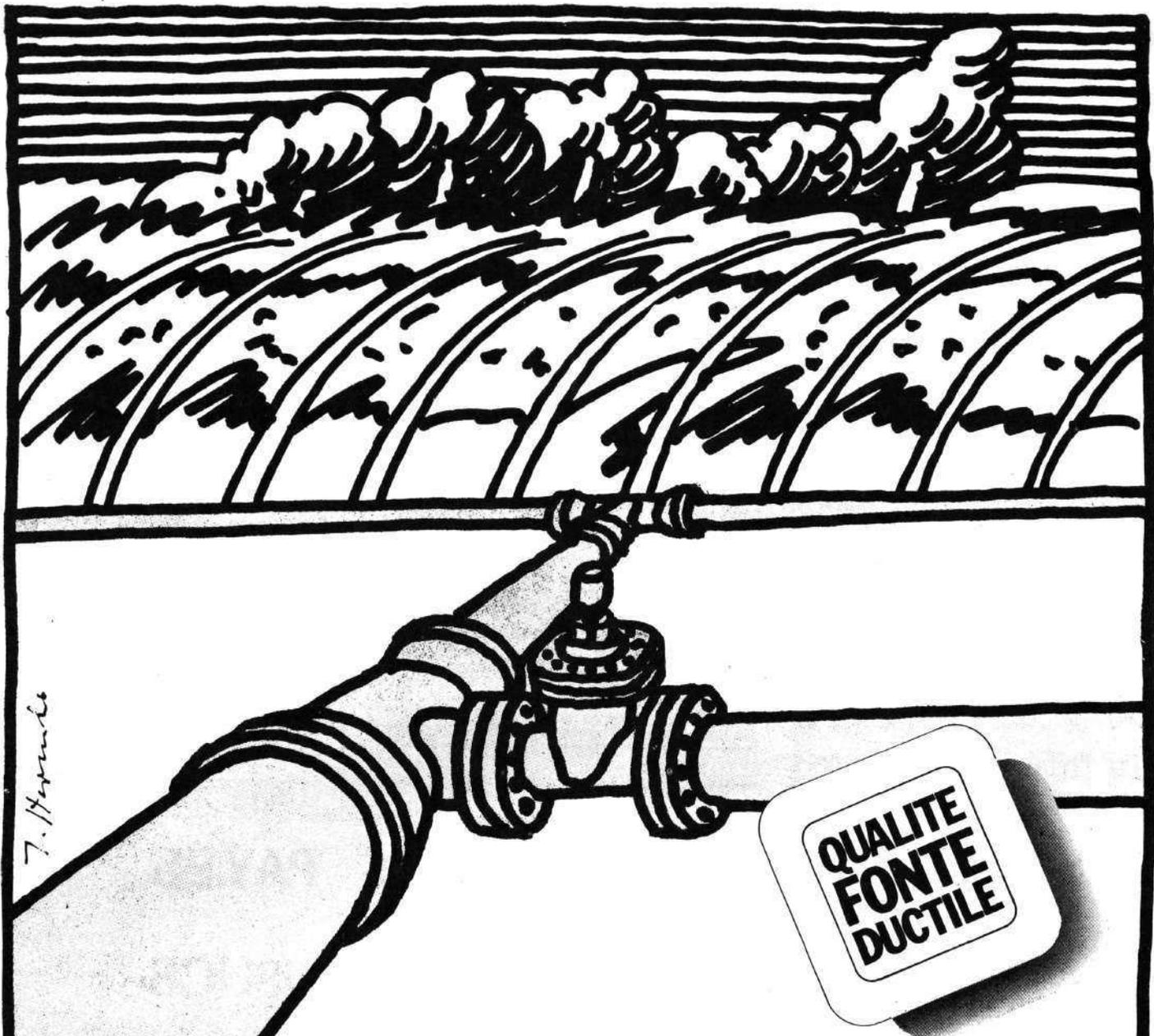
### COMMUNIQUÉ

Dans sa séance du 16 octobre 1979, le Conseil d'Administration de la Compagnie Française d'Entreprises Métalliques, réuni sous la présidence de Monsieur Deschênes, a décidé, sur proposition de celui-ci, de confier à deux Administrateurs, Monsieur Jean-Laurens Delpech, Vice-Président de Sacilor, et Monsieur Pierre Cordier, Directeur Général Adjoint d'USINOR, conformément aux dispositions de l'article 90 du Décret du 23 mars 1967, les mêmes pouvoirs que ceux délégués au Président, pour Monsieur Delpech en matières industrielle, commerciale et technique, pour Monsieur Cordier en matières administrative, financière et sociale avec, pour chacun d'eux, faculté de substituer.

Le Conseil d'Administration a approuvé la proposition de MM. Delpech et Cordier de s'adjoindre Monsieur Alexandre Sorine en qualité d'Ingénieur-Conseil.

### Notice biographique

M. Alexandre Sorine, ancien élève de l'École Polytechnique, Ingénieur en Chef du Génie maritime, a été notamment Ingénieur en Chef des Usines Schneider Creusot, puis Directeur des Affaires Internationales et enfin Directeur Général de la mécanique de la Société des Forges et Ateliers du Creusot. Il était également Président-Directeur Général de la Société Rateau-Schneider avant de devenir Président-Directeur Général de la Société Hydrocarbon Research (France) et Conseil de la Société Pêchiney-Ugine-Kuhlman.



## Canalisations d'irrigation Pourquoi la fonte ductile ?

Parce que les canalisations en Fonte Ductile sont durables. Elles sont étanches, elles résistent à la corrosion et aux mouvements de terrain.

Parce que les canalisations en Fonte Ductile sont résistantes. Elles supportent des pressions de service qui s'échelonnent de 40 bars, pour le diamètre 60 mm, à 25 bars, pour le diamètre 1000 mm. Elles offrent donc un large coefficient de sécurité en cas de surpressions.

La  Fonte Ductile = le meilleur matériau pour canaliser l'eau.

### Pont-à-Mousson S.A.

Bon à retourner au service publicité : 4X, 54017 NANCY CEDEX.  
Je désire recevoir une documentation sur les canalisations d'irrigation en Fonte Ductile.

Nom \_\_\_\_\_

Société \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

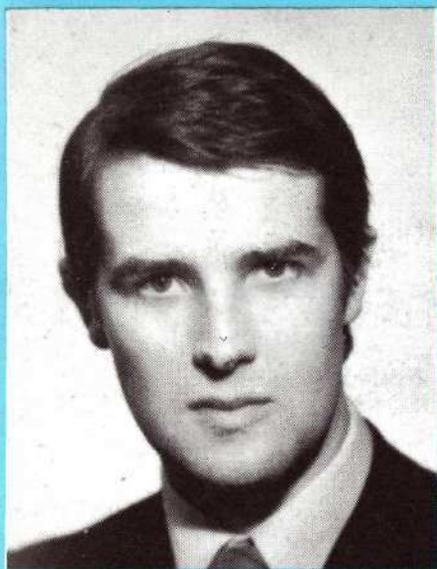
Téléphone \_\_\_\_\_

### PONT-A-MOUSSON S.A.

91, av. de la Libération, 54017 NANCY  
Tél. : (83) 96-81-21  
Télex : PAMSA X 85 0003 F



# La page du président



*L'importance de la réforme des rémunérations accessoires, récemment décidée, survenue au moment où nous diffusons notre rapport sur les Collectivités Locales, justifie qu'une place particulière lui soit faite dans ce numéro initialement prévu sur le thème "Energie et Sécurité".*

---

## La clarification de nos rapports avec les collectivités locales

---

*Le régime dit des "honoraires" aura donc été réformé, comme nous le souhaitons, en dissociant la rémunération d'un agent des prestations que fournit son propre service.*

*Deux articles font le point de cette importante affaire : d'une part l'éditorial de notre camarade Jean CHAPON, vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées qui a bien voulu présenter la philosophie des nouveaux textes ; d'autre part, une analyse exhaustive de Pierre MAYET, directeur du personnel et Serge VALLEMONT, sur les aspects concrets de cette "introuvable" réforme, selon l'expressior d'une journaliste du Monde.*

*Cette réforme nécessaire, voire souhaitée, couronne de longs travaux, suivis particulièrement par le S.N.A.I.P.C. ; elle clarifie les rapports avec les élus et les responsables des organismes publics locaux.*

*Notre prise de position claire face à la*

*réforme des collectivités locales va dans le même sens. Le rapport de Paul FUNEL sur les collectivités locales vient d'être adressé aux ministres sous l'autorité desquels nos services travaillent, aux parlementaires de l'Assemblée Nationale et du Sénat, aux maires des villes de plus de quinze mille habitants, aux associations de fonctionnaires, notamment de l'administration préfectorale ; il a également été largement remis aux représentants de la presse écrite. Les premières lettres de réponse et les articles parus (Le Monde, Le Matin, Le Moniteur) sont à ce jour favorables.*

---

## Vers une "fusion" avec le S.N.A.I.P.C.

---

*Au travers de ce dossier, exemplaire, ou d'autres, en cours d'évolution, comme celui de nos rapports avec les architectes, ou celui de notre place dans le développement technologique des années futures, transparaît la question de l'opportunité, pour des raisons de simplifications et d'efficacité de notre action associative, d'un regroupement des actions de pure défense professionnelle avec l'activité d'analyse, de prospective et de rayonnement vers l'extérieur.*

*Cette question a été posée une première fois lors des débats de notre assemblée générale dont nous rendons compte ici ; elle sera largement débattue dans les prochains mois.*

*J. Leclercq*



Jean CHAPON  
Vice-Président du Conseil Général  
des Ponts et Chaussées

## Réflexions sur la réforme du régime des rémunérations accessaires

Le Gouvernement vient, sur la proposition de M. Michel d'ORNANO, Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie, d'arrêter la réforme du régime des rémunérations accessaires des techniciens des services des Ponts et Chaussées et du Génie Rural et des Eaux et Forêts. Je remercie le Président LECLERCQ de me donner cette occasion de présenter la philosophie de cette réforme.

---

### I – Un régime ancien qui est, en fait, devenu "vieux"

---

L'actuel régime des rémunérations accessaires est très ancien puisqu'il remonte aux

origines du Corps des Ponts et Chaussées dont les Ingénieurs ont été autorisés, en plus de leur activité normale au service de l'Etat, à prêter leur concours technique aux collectivités et organismes publics.

C'est un régime conforme à la loi et aux règlements, puisqu'il a été instauré par un décret du 7 fructidor An XII et a fait l'objet d'adaptations par de nombreux décrets ultérieurs (1854-1908) et, plus près de nous, par une loi du 29 septembre 1948.

Concernant à l'origine les seuls Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées, il a été progressivement étendu à tous les fonctionnaires techniciens des services des Ponts et Chaussées et plus récemment aux fonctionnaires des services du Génie Rural et des Eaux et Forêts (G.R.E.F.). Le prin-

cipe des rémunérations accessaires pour des prestations dépassant le cadre de l'exercice de leurs activités pour le compte de l'Etat n'est pas spécifique à ces deux services techniques ceux des Mines ont un système analogue ; d'autres fonctionnaires des services de l'Etat (ceux de l'Administration du Trésor par exemple) bénéficient également de rémunérations accessaires et, d'une façon générale, perçoivent des primes et indemnités diverses qui tiennent précisément compte de l'existence ou de l'absence de ces rémunérations accessaires.

Mais, à l'évidence, le régime applicable aux services des Ponts et Chaussées et du G.R.E.F., régi par une loi qui date de plus de 30 ans, est déjà ancien, et à notre époque où tout s'accélère, ce régime ancien est devenu "vieux".

---

## II — Son adaptation au contexte actuel s'imposait

---

— La situation a évolué :

La forte demande en équipements collectifs est derrière nous : l'effort accompli au cours des dernières dizaines d'années a permis d'y répondre pour la plus grande part.

La conjoncture exige une gestion particulièrement économe des ressources publiques — d'autant plus que chacun ressent la nécessité d'accroître la qualité des réalisations, qu'il s'agisse du caractère fonctionnel, de l'esthétique et du respect du patrimoine naturel.

En même temps, se développe chez tous les citoyens la volonté non seulement de comprendre, mais également de participer aux décisions qui les concernent : c'est vrai, au niveau de l'Etat comme à celui des collectivités locales, au plan des institutions comme à celui des associations.

Cette nécessité d'introduire, les préoccupations qualitatives dans la réponse à une demande qui, sans être aussi forte qu'autrefois, reste encore importante, autant que l'exigence d'informations et de concertation ne peuvent être satisfaites que par une administration plus disponible et essentiellement orientée vers les actions qui répondent le mieux à l'attente des Français.

Cela suppose également un renforcement du pouvoir de décision et de la responsabilité des collectivités locales — car c'est là que l'action de la puissance publique est la plus proche du citoyen.

— En quoi le régime actuel des rémunérations accessoires est-il mal adapté à ces données nouvelles ?

Les critiques souvent formulées à l'égard de ce régime procèdent souvent d'une méconnaissance de son caractère régulier et de sa clarté — parfois également de con-

flits d'intérêts qui entraînent des accusations relevant d'une certaine mauvaise foi.

Je n'ai à cet égard nul scrupule, ni difficulté à défendre, dans son principe, le régime des rémunérations accessoires qui n'est contraire ni à la morale ni à la logique.

En effet, les rémunérations compensent un travail supplémentaire que ne couvre pas le salaire versé par l'Etat à ses fonctionnaires : l'intervention des services fait l'objet d'une autorisation donnée pour chaque opération par le Ministre ou le Préfet ; la rémunération des services est versée à un compte du Trésor Public, sa répartition entre les fonctionnaires intéressés est faite par l'Administration — tout cela dans le cadre de règles tout à fait précises et publiques.

L'objectivité veut cependant que soient reconnues les faiblesses, même si la présomption de défaut est plus à redouter que le défaut lui-même.

Les deux points faibles du système actuel sont l'intéressement et les conditions de la rémunération des prestations effectuées par les Services de l'Etat.

— L'intéressement, c'est-à-dire le lien direct prévu par la réglementation, entre la rémunération d'un agent et le montant de l'opération qui donne lieu à rémunération accessoire, n'est certes pas total puisque depuis de nombreuses années une certaine péréquation est pratiquée à l'intérieur de chaque service, ainsi qu'entre les services locaux et l'administration centrale ; puisqu'également les rémunérations accessoires des chefs des services extérieurs n'ont déjà plus de lien avec la recette apportée par leurs services.

Il n'en est pas moins vrai qu'on peut craindre une incitation des fonctionnaires des services à "pousser à la consommation" ou pour le moins à ne pas les inciter à rechercher les économies dans les projets ; l'intéressement peut également laisser planer un doute sur l'objectivité des fonctionnaires lorsqu'en plus de leur rôle technique, ils

formulent par ailleurs un avis sur la qualité de l'opération (par exemple pour l'attribution d'une subvention).

L'intéressement n'est en fait équitable, ni pour celui qui est rémunéré, ni pour celui qui paye, car le mérite de la prestation n'est nullement lié à son importance quantitative — et cela vaut non seulement pour les fonctionnaires, mais également pour tous les prestataires de services rémunérés "au pourcentage"... publics, et aussi privés !

— Les conditions financières de la rémunération des services de l'Etat sont incontestablement plus favorables pour les maîtres d'ouvrage que celles du secteur privé. D'où la critique de ces derniers qui se plaignent de subir une concurrence déloyale... même si les activités des uns et des autres sont plus souvent complémentaires que concurrentes. Plus sérieuse est la crainte que le faible coût de l'intervention des services de l'Etat constitue un encouragement pour les maîtres d'ouvrage à trop faire appel à eux, au risque de porter atteinte à leur disponibilité pour leurs tâches obligatoires pour le compte de l'Etat.

---

## III — Une réforme était donc nécessaire : elle est décidée !

---

La réforme est excellemment exposée par l'article de nos camarades Pierre MAYET et Serge VALLEMONT, qui sont tous deux orfèvres en la matière puisqu'ils ont pris une part déterminante à l'élaboration de la réforme dans le cadre des instructions de M. Michel d'ORNANO.

— Elle répond au souhait de tous — à commencer par les fonctionnaires intéressés qui étaient las, pour ne pas dire plus, des procès d'intention qu'entraînaient à leur égard les défauts du régime ancien : le Syndicat Autonome des Ingénieurs des Ponts et Chaussées comme les autres orga-

nisations syndicales et l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées se sont prononcés sans ambiguïté sur ce point.

— La réforme doit répondre au souhait des élus et des responsables des organismes publics locaux. Elle leur conserve, en effet, toute liberté de demander le concours des services techniques de l'Etat : la qualité du service qu'ils attendent des prestations deviendra, plus qu'autrefois, le critère essentiel du choix de leurs techniciens. Ainsi les collectivités et organismes locaux seront-ils amenés à confier certaines maîtrises d'œuvre à des techniciens autres que les services de l'Etat. En contrepartie, il est permis d'espérer un développement de l'appel aux services de l'Etat pour des missions de "conduite d'opération" — cette fonction de chef d'orchestre qui leur permet de donner au maître d'ouvrage tous les éléments nécessaires pour prendre sa décision, en fonction non seulement de l'investissement à réaliser, mais aussi de son utilisation : le Maire n'est, en effet, pas intéressé par le dessin des armatures du béton, mais il doit et veut savoir ce que coûteront la construction et l'exploitation de l'ouvrage ; il veut savoir comment en assurer le financement ; il veut être assuré que sa réalisation et son exploitation seront correctement contrôlées... toutes choses qui entrent dans la mission de conduite d'opération.

— La réforme répond à l'attente de tous les citoyens car aussi bien pour le compte de l'Etat que des collectivités et organismes locaux, l'administration pourra davantage concentrer ses moyens sur les tâches nouvelles, qu'il s'agisse d'une plus grande préoccupation du qualitatif, d'une gestion plus économique et d'une intervention accrue pour répondre à la "nouvelle demande" — par exemple la lutte contre les pollutions, les économies d'énergie et la mise en œuvre des énergies nouvelles... Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, ceux des Travaux Publics de l'Etat et tout le personnel de leurs services ont mis tout leur cœur à réaliser les grands ouvrages tels

que l'autorité politique les demandait dans l'intérêt même du pays. Ils mettront le même cœur et trouveront le même intérêt intellectuel et la même joie à réaliser des ouvrages plus performants, mieux intégrés au site, répondant mieux aux données nouvelles de l'économie et aux nouvelles exigences de leurs concitoyens...

Enfin — et ce sera une des plus importantes "retombées" de la réforme — une plus grande mobilité dans l'administration permettra à ses responsables d'affecter plus librement les hommes aux postes où ils sont nécessaires : la suppression de l'intéressement fondera, en effet, la rémunération des fonctionnaires sur des critères liés à la qualité globale des services rendus, levant les scrupules qui assaillaient les responsables lorsque l'intérêt du service exigeait de retirer un fonctionnaire d'un poste où existaient de nombreuses possibilités de rémunérations accessoires pour l'affecter à un poste qui, par nature, en comportait peu ou pas du tout.

---

#### **IV — Conclusion : une réforme équitable pour tous !**

---

La réforme est équitable à l'égard des collectivités et organismes locaux car le mode de détermination de la masse indemnitaire conduira à verser le "trop payé" à un fonds qui permettra de donner davantage de ressources aux collectivités les plus défavorisées.

Les professionnels verront la concurrence renforcée par l'application de tout ou partie, selon les cas, du régime de rémunérations de l'ingénierie privée : ainsi s'organisera une redistribution des tâches où l'Administration verra croître son rôle de conducteur d'opération pour lequel elle est mieux préparée que le secteur privé, tandis que ce dernier trouvera dans la préparation des projets un nouveau champ d'interven-

tions qui, en lui assurant un supplément d'activité nécessaire pour l'emploi, lui donnera les références indispensables pour l'exportation.

La réforme est équitable enfin à l'égard des fonctionnaires parce que chacun recevra en fonction des services qu'il rend à la collectivité (laquelle englobe l'Etat et les collectivités et organismes locaux).

... Equitable pour les fonctionnaires puisque le Gouvernement leur a donné de la façon la plus claire la garantie que la réforme ne portera pas atteinte à leur rémunération globale.

Cette garantie est légitime car les interventions qui procurent des rémunérations accessoires comportent pour ces fonctionnaires un travail réel, effectué tout à fait légalement, au-delà de leur mission au service de l'Etat. Le nouveau comportement que la France attend des techniciens de son administration exigera d'eux encore plus de compétence, d'application et d'efforts de tous ordres.

Il est dès lors normal que la réforme garantisse la rémunération de ces hommes qui servent fidèlement l'Etat, les collectivités locales, les organismes publics, et à travers eux, tous les Français : ces hommes n'ont pas failli à leur mission puisqu'ils ont pris leur part dans la reconstruction du pays ; ils ont contribué à en faire une grande nation ; ils travaillent et travailleront avec la même foi et la même énergie au renforcement de l'économie et à la réalisation d'un cadre de vie de qualité. Comme leurs anciens, ils seront dignes de l'honneur d'accomplir leur mission de service public — c'est-à-dire au service de chaque citoyen.

# La réforme des rémunérations accessoires

par Pierre MAYET, Directeur du Personnel  
Serge VALLEMONT, chargé de la Mission de la Vie des Services

Le 15 octobre dernier, M. d'ORNANO Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie présentait à la presse la réforme des rémunérations accessoires telle que, sur sa proposition, le Gouvernement venait de la décider.

Cette importante réforme — qui intéresse à la fois les services de l'équipement et les services de l'agriculture — est l'aboutissement d'un projet dont l'étude engagée, à la demande du Ministre, par la Direction du Personnel depuis à peu près un an, a été évoquée à plusieurs reprises dans ces colonnes, s'agissant bien naturellement d'un sujet particulièrement sensible pour l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

## Un système de plus en plus critiqué

Faut-il rappeler que le "régime des honoraires" aussi ancien que le corps des Ponts et Chaussées lui-même, puisque c'est lors de sa création que ses membres ont été autorisés — en dehors de leur activité au service de l'Etat — à prêter leur concours aux collectivités et organismes publics locaux, faisait l'objet de nombreuses critiques ? A l'évidence ses règles de fonctionnement dont les dernières remontent à plus de

trente ans apparaissaient de plus en plus inadaptées aussi bien aux yeux des élus locaux, qu'à ceux des représentants de l'Ingénierie privée.

Pour les premiers, la complexité des procédures liées aux autorisations des concours de nos services et aux modalités de leur règlement apparaissait sans justification réelle ; le fait que l'activité des agents ou des services puisse être interprétée comme motivée partiellement par leur intérêt au volume des travaux venait en réduire la valeur ou en mettre en doute l'objectivité.

Pour les seconds, l'écart important entre leurs barèmes de rémunération et les tarifs fixés pour les interventions des services de l'Etat, ainsi que les conditions mêmes d'application des taux de rémunération trop différentes de celles imposées à l'Ingénierie privée depuis 1973 ne leur permettaient pas de défendre utilement leurs chances auprès des maîtres d'ouvrage.

Mais les personnels bénéficiant de ce régime indemnitaire — et particulièrement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées — appelaient également de leurs vœux une réforme :

- clarifiant leur situation à l'égard des collectivités locales pour lesquelles ils entendent accroître et valoriser leur rôle de conseil,
- assurant le maintien du niveau de leur rémunération.

## Les principes de la réforme

Prenant en compte l'ensemble de ces critiques et intégrant les préoccupations exposées par les Sénateurs à l'occasion du débat au Sénat le 31 mai 1979 sur l'amendement déposé par la Commission des Lois visant notamment à abroger la loi du 29 septembre 1948, la réforme décidée par le Gouvernement, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1980, repose sur les principes suivants :

— le régime indemnitaire, dont le fondement législatif reste la loi du 29 septembre 1948, cesse de dépendre des travaux occasionnels effectués par les agents, pour relever de la seule décision du Gouvernement. A cet effet le Gouvernement dans le cadre d'une directive signée par le Premier Ministre a prescrit que le montant de la masse indemnitaire à répartir entre les agents sera fixé globalement chaque année, en prenant pour base la situation observée au titre des activités de l'année 1978, corrigée de l'évolution des effectifs des diverses catégories de bénéficiaires, à un niveau tel que sa progression ne soit pas inférieure à celle qui sera nécessaire pour garantir le maintien du pouvoir d'achat ;

— les communes et leurs groupements

peuvent sur leur demande, bénéficier des concours de l'Etat (services de l'équipement et de l'agriculture) dans le cadre de dispositions inspirées directement de celles qui régissent l'ingénierie privée, mais simplifiées et adaptés aux problèmes spécifiques des communes avec application d'une tarification ne leur imposant pas de charges supplémentaires ;

— les concours apportés par l'Etat (services de l'équipement et de l'agriculture) aux organismes autres que les communes et leurs groupements le sont sur la base des dispositions applicables à l'ingénierie privée (décret et arrêté de 1973).

## Les nouvelles modalités de rémunération des concours de maîtrise d'œuvre apportés aux organismes autres que les départements, les communes et leurs groupements

Ces concours seront soumis aux mêmes règles que celles qui régissent l'ingénierie privée telles qu'elles sont définies par le décret du 28 février 1973 et l'arrêté du 29 juin 1973 relatifs aux conditions de rémunération des missions d'ingénierie et d'architecture remplies pour le compte des collectivités publiques par des prestataires de droit privé.

Deux dispositions particulières toutefois pour les services techniques de l'Etat qui, par rapport à l'ingénierie privée :

— d'une part ne pourront pas négocier une note de complexité et en conséquence devront systématiquement appliquer :

- pour les ouvrages classés en 1<sup>ère</sup> classe de complexité, le barème de la note 1,
- pour les ouvrages classés en 2<sup>e</sup> classe de complexité, celui de la note 3,
- pour les ouvrages classés en 3<sup>e</sup> classe de complexité, celui de la note 7.

— d'autre part se verront imposer dans tous les cas un taux de tolérance de quinze pour cent.

Globalement l'application de ces nouveaux barèmes se traduit par des majorations de 50 % pour les ouvrages qui se rangent en 1<sup>ère</sup> classe de complexité et 90 % pour ceux en 2<sup>e</sup> classe ; les barèmes qui s'appliquent aux ouvrages de la 3<sup>e</sup> classe (5 % des opérations) sont eux multipliés par près de 3.

Ainsi pour tout ce domaine d'intervention, qui représentait en 1978 pour les services de l'équipement 20 % de l'ensemble de leurs interventions en matière de maîtrise d'œuvre, la réforme met à parité l'ingénie-

rie publique et l'ingénierie privée. A parité, mais non en concurrence car les services de l'Etat ne seront pas amenés à déposer des offres en concurrence : c'est l'Etat lui-même (le Préfet ou le Ministre) qui décidera de leur concours éventuel, sur la demande de ces organismes.

## Les dispositions spécifiques aux départements, communes et à leurs groupements

### — La rémunération des concours de maîtrise d'œuvre

La règle adoptée par la réforme a été de maintenir à son niveau actuel le montant global des rémunérations versées à l'Etat par l'ensemble des départements (1), des communes et de leurs groupements, en contrepartie des concours occasionnels apportés par les services.

A l'intérieur de cette enveloppe financière inchangée, les nouvelles modalités de tarification s'inspirent directement des règles régissant l'ingénierie privée avec

- des barèmes correspondant aux trois classes de complexité des ouvrages
- un engagement sur le coût d'objectif mais avec un souci de simplification qui se traduit notamment par :

- la présentation d'un **seul barème**, celui qui couvre 80 % des concours de l'espèce (il s'agit du barème de la mission m<sup>2</sup> — domaine infrastructures — de l'arrêté du 29 juin 1973) ; la rémunération des concours ne rentrant pas dans cette catégorie, se déduit de ce barème suivant des modalités résultant des dispositions de l'ingénierie privée,

- une assiette de calcul correspondant à l'estimation prévisionnelle **seule** qui prend le nom de **prix d'objectif** (par opposition au coût d'objectif qui est la somme de l'estimation prévisionnelle et de la rémunération elle-même),

- un taux de rémunération se lisant directement dans le barème sans nécessiter une interpolation.

L'application de ces nouveaux barèmes aura pour conséquence que les opérations de faible montant verront leur coût diminuer entre 2 et 8 %, les opérations d'un coût plus élevé et un peu plus complexes étant majorées dans la même proportion. Seuls les ouvrages rangés dans la 3<sup>e</sup> classe de complexité conduiront à des coûts d'ingénierie plus élevés, mais il faut remarquer qu'ils représentent moins de 5 % des interventions des services.

Globalement on peut dire que la réforme assure ainsi une plus juste répartition des charges entre les communes en mettant fin à l'absence de prise en compte de la complexité des ouvrages et à la forte dégressivité des barèmes actuels, deux dispositions qui concourraient à faire payer plus cher les petites communes réalisant des ouvrages simples et de faible montant avec un taux de facturation compris entre 3 et 4 %, au bénéfice des communes importantes réalisant des ouvrages souvent plus complexes et d'un montant élevé, avec un taux de facturation compris entre 1 et 2 %.

— **L'aide technique à la gestion communale** (concours aux communes et à leurs groupements ne pouvant être confié qu'aux seuls services de l'équipement).

Le contenu de ce concours a été conçu pour les communes n'ayant pas la possibilité de se doter d'un service technique communal. C'est donc en quelque sorte le substitut de ce service et à ce titre il comprend essentiellement :

- la gestion de la voirie,
- l'étude et la direction des travaux neufs dont le montant unitaire est inférieur à 100 000 F, à l'exclusion de ceux relatifs aux chemins ruraux et aux réseaux d'eau et d'assainissement,
- le contrôle des travaux exécutés en vue de la réalisation de voies dont la commune a décidé le principe du classement dans la voirie communale,
- l'assistance et le conseil en matière d'aménagement et d'habitat.

**Pour les communes comptant deux mille habitants au plus**, ce concours est rémunéré sur une base forfaitaire fixée pour l'année 1980 à 2 F 50 par habitant. Si la commune a confié l'entretien de sa voirie communale à un groupement, cette contribution est ramenée à 1 F par habitant.

**Pour les communes comptant plus de deux mille habitants**, ce concours est rémunéré sur la base de 3 % du montant des dépenses afférentes aux activités accomplies sous la responsabilité de la D.D.E. Cette contribution ne peut toutefois être inférieure à celle calculée pour 1980 sur la base de 1 F par habitant.

(1) les concours occasionnels de maîtrise d'œuvre au bénéfice des départements sont exceptionnels ; en masse totale ils ne représentent que 2,5 % de l'ensemble ; ils concernent essentiellement des travaux d'assainissement dans les départements issus de l'ex-département de la Seine.

**Pour les groupements de communes**, la contribution annuelle correspondant à la seule partie du concours ne relevant pas des autorités compétentes des communes adhérentes au groupement, est égale à 2 % du montant des dépenses afférentes aux activités accomplies sous la responsabilité de la direction départementale de l'équipement.

Avec la définition de ce nouveau concours, la réforme privilégie nos missions de service public pour le compte des communes et de leurs groupements en introduisant réglementairement dans l'aide technique à la gestion communale le rôle de conseil au Maire dans tous les domaines d'activité couverts par une direction départementale de l'équipement. Par là-même elle conforte la présence territoriale de nos services.

De plus la réforme simplifie les conditions d'intervention de nos services en allégeant les procédures d'autorisation de concours pour la grande majorité des petits travaux dont le montant est inférieur à 100 000 F. Englobés maintenant dans cette mission d'aide technique à la gestion communale ils n'ont plus à faire l'objet d'autorisations ponctuelles et sont rémunérés dans le forfait de 2 F 50 à l'habitant (pour les communes de 2 000 habitants au plus).

**La conduite d'opérations**, qui est également une mission de service public, se développe rapidement sur la base de la réforme de 1976 issue des décrets sur l'ingénierie. Non concernée par la présente réforme, elle constitue cependant un axe privilégié du rôle à jouer par les services extérieurs.

## Les nouvelles conditions de fonctionnement du régime indemnitaire

Actuellement le régime indemnitaire résultant de la loi de 1948 pour les Services de l'Équipement et de la loi de 1955 pour ceux de l'Agriculture se caractérise donc par le fait que le montant des indemnités distribuées est rigoureusement égal au produit des concours prêtés par les services aux collectivités locales et aux divers organismes, auquel s'ajoutent les crédits budgétaires provenant soit de fonds de concours (frais de contrôle des autoroutes), soit de crédits transférés au titre des protocoles conclus avec les ministères constructeurs.

La réforme supprime ce lien direct entre le volume des concours techniques et le montant des rémunérations accessoires.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1980 — c'est-à-dire pour les indemnités à attribuer au titre des activités de l'année 1980 — la masse

indemnitaire propre à chaque ministère sera fixée annuellement par les pouvoirs publics sur la base de la situation observée au titre des activités des années 1978 pour le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie et 1979 pour le Ministère de l'Agriculture, corrigée de l'évolution des diverses catégories de bénéficiaires. Sa progression ne sera pas inférieure à celle qui serait nécessaire pour garantir le maintien du pouvoir d'achat ; elle bénéficiera donc au minimum d'une indexation sur le coût de la vie.

Les ressources provenant des concours aux collectivités locales et à divers organismes continueront à être versées au crédit des comptes 489-20 (489-24 pour l'Agriculture) ouverts au nom de chaque service de l'Etat dans les écritures du Trésorier-payeur général dans le ressort duquel le service à son siège.

Après prélèvement, le cas échéant, de la taxe sur la valeur ajoutée (1) elles seront centralisées en totalité au crédit de comptes ouverts au nom du Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie et du Ministère de l'Agriculture dans les écritures du payeur général du Trésor.

S'il est constaté un excédent des ressources par rapport à la masse indemnitaire nécessaire, des prélèvements seront effectués sur ces comptes et seront imputés, chaque année, à la dotation globale d'équipement allouée aux collectivités locales. Si par contre il apparaissait que ces ressources ne suffisent pas, les mesures nécessaires seront prises pour assurer aux personnels bénéficiaires du régime la garantie d'évolution de leurs rémunérations accessoires.

Les règles d'attribution des indemnités à chaque agent restent à définir ; elles seront au cours des prochains mois en s'appuyant sur une large concertation avec les différentes catégories de personnels concernés dans le cadre de la commission nationale des émoluments complémentaires.

D'ores et déjà quelques principes peuvent être énoncés :

- le montant des rémunérations accessoires attribuées à chaque agent sera indépendant du volume des travaux occasionnels assurés par le service auquel il appartient ;
- la responsabilité de la fixation de l'indemnité revenant à chaque agent sera largement déconcentrée au niveau de chaque service, dans le cadre de règles définies par le Ministre ;
- le montant de cette indemnité sera déterminé en fonction :
  - du grade de l'intéressé,
  - des activités qu'il remplit, des particularités du service : importance des activités, difficultés spécifiques d'exercice...

Privilégiant les missions de service public que sont l'aide technique à la gestion communale et la conduite d'opération, cette réforme incitera nos services à développer leur capacité de conseil et d'assistance aux communes et permettra ainsi à l'esprit de service public de nos agents de s'exprimer sans ambiguïté dans les rôles où ils sont souvent irremplaçables — du fait de leur proximité et de leur compétence polyvalente —, quitte à consacrer un peu moins de moyens dans les domaines où le faire peut laisser place au faire faire.

N'ayant plus à solliciter par intérêt que leur soient confiés des projets ou des travaux, les services apparaîtront alors en toute liberté comme des conseils impartiaux parce que ne risquant plus d'être soumis à des critiques sournoises. Mais aussi ce faisant ils redonneront aux communes leur liberté entière et leur responsabilité à l'égard des choix dont celles-ci ont la charge.

Ainsi en mettant fin à un système devenu inadapté, source de confusion dans les rapports de nos services avec les communes, cette réforme va permettre au moment où les pouvoirs publics s'efforcent de promouvoir le développement des responsabilités locales, de clarifier les relations des services de l'Etat avec les élus et de créer les conditions de relations normales de nos services avec l'ingénierie privée.

(1) En principe seules les ressources provenant des concours de maîtrise d'œuvre autorisés à compter du 1.1.1980 seront soumises à la TVA, laquelle sera versée au Trésor directement par les comptes locaux.



Les lauréats de la chasse au gaspi

# Campagne antigaspi : après les transports, l'habitat

par Jean POULIT  
Directeur de l'Agence pour les économies d'énergie

Les récents événements internationaux qui ont mis en évidence la gravité de la situation énergétique mondiale, nécessitent un renforcement du programme d'économies d'énergie.

Dès 1974, le gouvernement avait mis en place une politique énergétique destinée à stabiliser le niveau des approvisionnements du pétrole.

L'accroissement du programme électronucléaire et l'instauration d'une politique d'économies d'énergie aux objectifs comparables, 42 M de TEP et 35 M de TEP, constituent les deux grands axes de cette politique.

Pour atteindre l'objectif d'économie d'énergie, il faut désormais ajouter aux économies acquises les années précédentes — 16 M en 1978 — 3 M de TEP supplémentaires par an qui se répartissent ainsi :



- 1,2 dans l'industrie
- 1,2 dans le résidentiel et tertiaire
- 0,6 dans les transports.

En 1979-1980, l'Agence pour les Economies d'Énergie a prévu trois campagnes d'information destinées à sensibiliser les Français aux économies d'énergie et contribuer ainsi à la réalisation de ses objectifs.

L'été 1979 a été consacré aux transports, l'automne et l'hiver au secteur résidentiel et tertiaire, et le printemps 1980 le sera à l'industrie.

La campagne de conduite économique de l'été 1979 ou "Chasse au Gaspi" visait trois objectifs :

- diffuser et faire connaître les conseils de conduite économique ;
- inciter à l'autocontrôle des consommateurs ;

— initier à la conduite économique grâce à des écoles itinérantes organisées en juillet et août dans toute la France.

Cette campagne a eu un excellent impact. En effet, son taux de notoriété a toujours dépassé 80 % et la dernière enquête d'opinion réalisée par la SOFRES, fait état d'une notoriété atteignant 94 %. Plus de 15 millions d'automobilistes ont ainsi entendu parler de la campagne.

De même, les conseils de conduite diffusés pendant la campagne ont été mémorisés et appliqués de façon satisfaisante. Si 44 % des automobilistes déclarent qu'ils conduisaient déjà de la manière conseillée, 42 % ont indiqué avoir modifié leur manière de conduire en fonction des conseils donnés et 12 % seulement ne pas avoir modifié leur comportement.

Enfin, plus de 12 000 automobilistes sont venus s'initier à la conduite économique dans les écoles de conduite et ont réalisé en moyenne des gains de consommation de 15 %, pour une vitesse moyenne identique.

Cette campagne a donc obtenu des résultats sensibles confortés par les derniers chiffres publiés par le Comité Professionnel du Pétrole et qui font apparaître pour les cinq derniers mois une baisse des livraisons de carburant par rapport à la même période en 1978.

Néanmoins, cinq mois ne sont pas suffisants pour entraîner des modifications défi-



Liste des vainqueurs de la chasse au gaspi

GASPI 79		Parcours Urbains			
Type	Vainqueurs	Circuit A	Circuit B	Circuit C	Moyenne 3 circuits
Visa Club	Pegnier Jacques 76 Vis de 50825	8,8	7,7	6,4	7,63
Visa Club	Michat Yves 59 Nevers	8,9	6,6	6,8	7,43
R5 L	Schillinger Denis 23300 Schillingheim	6,4	5,5	4,9	5,6
R5 L	Lucas Pierre 79 Niort	7,6	8,3	7,3	7,73
Horizon GLS	Kerfouf J. Luc 67 Strasbourg	9,2	9,8	12,4	10,46
Horizon GLS	Bertrand J. Louis 38100 St-Etienne	9,5	11,0	9,0	9,83
R18 TS	Lebordais Gilbert 78240 St-Gen. P. Galle	8,9	9,0	8,3	8,73
R18 TS	Lepage Roger 22 St-Brieuc	11,0	7,6	9,3	9,30
504 GL	Delacroix Patrick 60 Magny les Compiègne	14,3	11,5	8,4	11,40
504 GL	Gerard J. Pierre 40 St-André des Verges	12,4	11,4	10,7	11,50



nitives de comportement et ces résultats devront être complétés par une action en profondeur tant sur le parc des véhicules neufs que sur l'utilisation des véhicules en circulation.

Prenant le relais de cette action dans le secteur de l'automobile, une campagne "Economies d'énergie dans le résidentiel et tertiaire" a été lancée le 27 octobre.

Le secteur résidentiel et tertiaire est en effet un secteur fondamental puisqu'en 1978, il a consommé 63 M de TEP, soit 39 % de la consommation finale d'énergie.

L'action qui y a déjà été entreprise a donné des résultats appréciables. En 1978, ce sont 9 M de TEP qui ont été économisées.

Néanmoins, l'aggravation de la situation énergétique mondiale nécessite, dès cet hiver, une accélération de la politique d'économie d'énergie : il faut ainsi réaliser 2,5 M de TEP supplémentaires pour l'hiver 79/80 par une action sur les comportements d'une part, et sur les équipements d'autre part.

L'action sur les comportements qui doit permettre d'économiser 2 M de TEP portera les thèmes suivants :

- réduction de la période de chauffe ;
- respect de la température maximale de chauffage à 19° C ;
- limitation de l'emploi des appareils de chauffage d'appoint ;
- étalement des pointes d'électricité.

Le deuxième axe de cette campagne dont l'objectif cette année est de 500 000 TEP, est celui des investissements : il s'appuie sur la création d'un programme d'aide à la commercialisation des équipements économisant l'énergie.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1979, un réseau de 6 000 installateurs agréés, spécialement formés et adhérant pour cette opération à des organismes professionnels conventionnés par l'Agence, est mis en place dans toute la France.

A la demande des particuliers, les installateurs procèdent gratuitement à l'établissement d'un diagnostic des installations et proposent un devis pour la réalisation de travaux permettant d'en améliorer le rendement. Ils disposent, à cet effet, de guides techniques, recensant les différents types de travaux réalisables, leur coût et leur rentabilité.

Si le particulier décide d'exécuter les travaux, une prime de 400 F par TEP susceptible d'être économisée sera déduite de sa facture.

En outre, il pourra bénéficier des différentes aides existantes et notamment des déductions des revenus imposables, de prêts avantageux octroyés par les établissements financiers, de primes et de subventions (ANAH, etc).



MM. Giraud et Poulit et l'un des 10 vainqueurs

Studio DORYS



Cette procédure mise en place doit permettre d'équiper 700 000 logements équivalents correspondant à 2 milliards de francs d'investissement et assurant l'emploi de 15 000 personnes. Mener une action en profondeur pour ren-

dre l'ensemble du parc immobilier existant plus performant et agir sur les comportements de chacun sont les deux axes de l'action que l'A.E.E. mènera cet hiver afin de faire face à une conjoncture pétrolière internationale difficile.

# Énergie électrique les économies à la pointe

par Philippe AUSSOURD

Chef du Service de l'Information et des Relations Publiques E.D.F.

L'économie d'énergie peut revêtir un caractère particulier dans le domaine de l'électricité.

En effet, l'énergie électrique ne pouvant pas se stocker il est nécessaire d'ajuster en permanence la puissance fournie à la puissance demandée.

Or, la puissance électrique mise en jeu étant variable et sujette à des pointes importantes qui servent à dimensionner le parc de production, une économie de puissance, c'est-à-dire de la dérivée de l'énergie par rapport au temps, peut présenter au moins autant d'intérêt que la recherche d'économies d'énergie.

On sait par ailleurs qu'un certain nombre de facteurs vont entraîner des difficultés d'ajustement de l'offre à la demande lors des pointes extrêmes des prochains hivers. Dans ce cadre particulier d'"économies d'énergie", nous allons examiner ci-après les caractéristiques des phénomènes de pointe de puissance électrique et les mesures envisagées pour faire face aux heures difficiles de l'hiver 1979-1980.

## La courbe de charge

L'électricité ne se stocke pas et cependant elle doit être présente partout à toute heure du jour et de la nuit, en quantité suffisante, à la disposition du consommateur. La demande est naturellement très fluctuante suivant les moments de la journée, les saisons, les régions, la température, la conjoncture économique... L'ajustement production-consommation doit donc se faire en permanence. C'est le rôle du Service des Mouvements d'Énergie d'Électricité de France.

Les prévisions de consommation sont éta-

blies à trois stades successifs : annuel, hebdomadaire et journalier.

Les prévisions annuelles prennent en compte la gestion des réservoirs hydrauliques, l'optimisation de la production thermique, les périodes d'entretien à prévoir pour les centrales thermiques et les réseaux durant l'année suivante.

Les prévisions hebdomadaires sont faites chaque jeudi. Elles portent sur la consommation d'énergie durant la semaine qui commence le samedi suivant à 0 H. Elles précisent la part des productions hydrauliques et thermiques, le rôle et l'importance des échanges avec l'étranger.

Enfin, quotidiennement, les sept centres de conduite régionaux, en liaison avec le centre de conduite national, établissent leurs

prévisions, heure par heure, pour le lendemain sous la forme d'une courbe de charge prévisionnelle.

Le report, sous forme de graphiques, des consommations effectivement enregistrées, permet d'établir la courbe de charge réelle d'un jour donné.

## Caractéristiques des moyens de production

Deux caractéristiques sont essentielles :  
— d'une part, le coût du kWh produit, chaque centrale ayant un coût de production différent selon le combustible qu'elle utilise et selon son ancienneté,

### COMMENT SE REPARTISSENT LES USAGES A LA POINTE D'UNE JOURNÉE D'HIVER ?

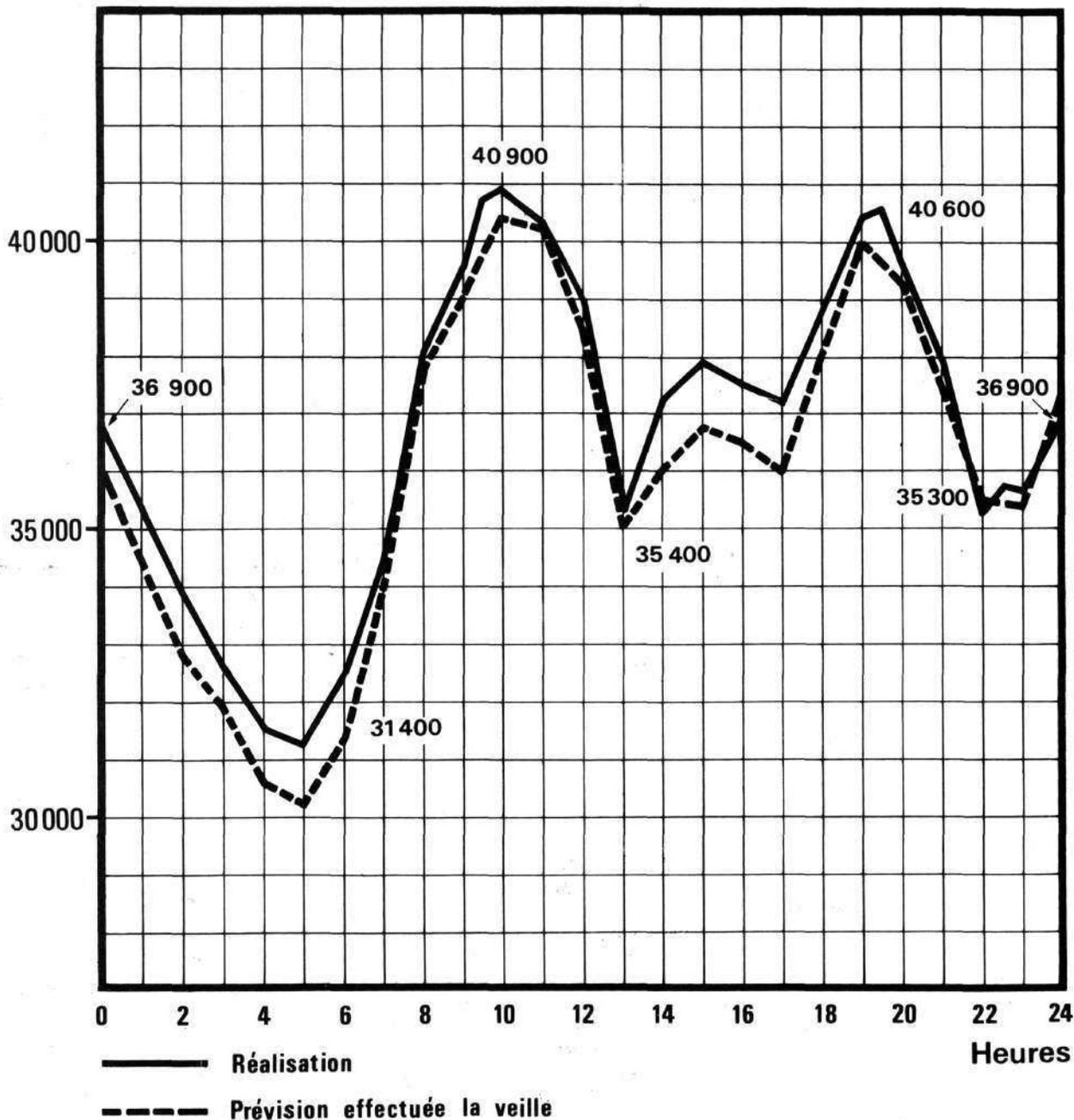
USAGES	POINTE DE 10 HEURES	POINTE DE 19 HEURES
Grosse industrie	25 %	25 %
<b>PMI et secteur tertiaire (1)</b>	<b>45 %</b>	<b>40 %</b>
Usages domestiques et agricoles	30 %	36 %
dont chauffage	9 %	9 %
éclairage	4 %	11 %

(1) tertiaire : grandes surfaces, commerces, administrations, hôpitaux, écoles,...

**REMARQUE :** Ces pourcentages correspondent à un jour ouvrable de forte consommation.

Ils sont susceptibles de varier assez sensiblement en fonction de l'activité économique (industrie), de la température (chauffage)...

MEGAWATTS (MW)



— d'autre part, la souplesse d'exploitation (rapidité de mise en service et de variation de charge).

C'est avec ces préoccupations spécifiques de l'exploitant que son examen ci-dessous les différents types d'équipement, classés dans l'ordre où ils apparaissent sur un diagramme de production, de la base vers le haut (voir graphique en annexe).

**LES USINES HYDRAULIQUES AU FIL DE L'EAU**

Comme nul ne saurait modifier le débit d'un fleuve, ces usines ont pour consigne de produire " ce qu'elles peuvent ". Grâce à l'interconnexion des réseaux, il est devenu exceptionnel qu'une usine au fil de l'eau

déverse, faute de débouché pour sa production, sauf bien sûr lorsque la crue de fleuve dépasse le débit turbinable. Il y a lieu de noter que l'usine marémotrice de la Rance s'apparente au fil de l'eau, car toute exploitation s'écartant sensiblement du régime imposé par la marée provoquerait de regrettables pertes d'énergie, comparables à des déversements.

## LES CENTRALES THERMIQUES NUCLÉAIRES

Le coût d'investissement par kW installé d'une centrale nucléaire est élevé. En revanche, le coût du combustible (uranium) consommé pour la production d'un kWh est environ cinq fois moins élevé que dans une centrale à fuel.

De telles centrales doivent donc être exploitées à tout moment à pleine charge sauf contrainte majeure : on dit qu'elles fonctionnent " en base ".

## LES CENTRALES THERMIQUES CLASSIQUES

Le parc des centrales classiques exploitées par E.D.F. est constitué de groupes de puissances différentes, groupes appartenant pour la plupart à des paliers normalisés (125 MW, 250 MW, 600 MW, 700 MW) l'ordre des puissances correspondant, avec des recouvrements, à la chronologie des dates de mise en service. Certains groupes brûlent du charbon, d'autres du fuel, d'autres du gaz naturel, ou bien simultanément deux de ces combustibles.

Compte tenu de la conjoncture du moment, un " barème " fixe pour chaque groupe, en fonction de son ancienneté et du type de combustible brûlé, le coût du combustible associé à la production d'un kWh. Lors de l'établissement des programmes d'exploitation, le répartiteur va donc organiser la mise en route des centrales, en les mettant à contribution dans l'ordre des coûts figurant dans ce barème, jusqu'à ce que soit atteinte une puissance globale déterminée, en fonction, d'une part de la consommation prévue pour le lendemain, d'autre part de l'énergie qui sera produite par les centrales nucléaires et par les usines hydrauliques, en particulier celles d'éclusées et de lacs.

Le démarrage d'un groupe supplémentaire est une décision coûteuse, qu'il convient d'éviter pour quelques heures de marche ; en outre, les variations de charge sont préjudiciables à la fiabilité du matériel thermique. Néanmoins, les groupes classiques se prêtent, lorsqu'il est nécessaire, à des variations de puissance ; cette aptitude est mise à profit en diverses occasions, notamment :

— la nuit, ou dans le " creux de midi ", périodes de faible consommation où il devient indispensable de baisser la production des centrales classiques, parfois même d'arrêter certains groupes anciens (mais jamais pour moins de six heures),

— pour ajuster à tout instant la production à la consommation, opération dite du " réglage de la fréquence ". A cet effet, le répartiteur prévoit une " bande de réglage ", plage de l'ordre de 1 000 MW ( $\pm$  500 MW) au sein de laquelle évoluera

en permanence la puissance de tout un ensemble de machines (thermiques classiques et hydrauliques de lac) sollicitées dans toutes les régions par un même automate installé au centre national de conduite. Compte tenu de l'importance de la puissance totale des machines " en réglage ", chacune d'elle ne subira que de faibles variations de charge,

— lors d'incidents sur le réseau, pour établir des conditions d'exploitation acceptables au niveau des productions ou des transits sur les lignes.

## LES USINES D'ÉCLUSEES ET DE LACS

Il s'agit d'usines hydrauliques dotées d'un réservoir, la distinction entre elles étant une simple question de temps de remplissage de la réserve amont par le débit du cours d'eau qui l'alimente (plus de 400 heures pour les lacs et moins de 400 heures pour les éclusées). Ces usines, contrairement aux centrales thermiques, peuvent être démarrées en quelques minutes et subir sans inconvénient de rapides et importantes variations de puissance. Par contre, leur production d'énergie est liée au remplissage du réservoir dont l'eau doit faire l'objet d'une gestion scrupuleuse car elle n'est pas renouvelable au gré du producteur, en particulier s'agissant de lacs de haute altitude, alimentés seulement lors de la fonte des neiges.

Les usines d'éclusées et de lacs sont spécifiquement affectées à la couverture des pointes de consommation et assurent le " suivi de la charge ", c'est-à-dire qu'elles permettent de faire face aux variations importantes de la puissance demandée. Par ailleurs, leur intervention est nécessaire pour reprendre rapidement le contrôle des

échanges avec l'étranger, ou pour résorber des surcharges sur le réseau intérieur, lorsqu'un incident a perturbé les transits.

## LES USINES DE POMPAGE

Encore peu nombreuses à l'heure actuelle, mais en cours de développement, ces usines comportent deux réservoirs à deux niveaux différents, entre lesquels l'eau peut être, soit turbinée d'amont en aval avec production d'électricité, soit pompée d'aval en amont, avec emprunt d'énergie au réseau ; bien que le bilan " physique " de telles usines soit négatif, elles permettent, en absorbant de l'énergie peu coûteuse, généralement de l'énergie de nuit, d'en restituer environ 70 % aux heures de forte demande, où l'énergie est chère. Par ailleurs, la mise en œuvre rapide des usines de pompage permet de les mettre à contribution chaque fois que le réseau exige un appoint de puissance important, mais de courte durée, en période d'incident par exemple. C'est pourquoi les centres de conduite seront amenés à télécommander directement de tels aménagements, comme cela existe déjà pour l'usine de Revin (4 groupes de 180 MW).

## LES TURBINES A GAZ

Ce sont des moyens de production thermiques de faible puissance unitaire, 80 MW au plus à l'heure actuelle, peut être coûteux en investissement, mais chers en combustibles (fuel ou gaz naturel). Leur intérêt pour l'exploitant est de pouvoir être mobilisés en une dizaine de minutes.

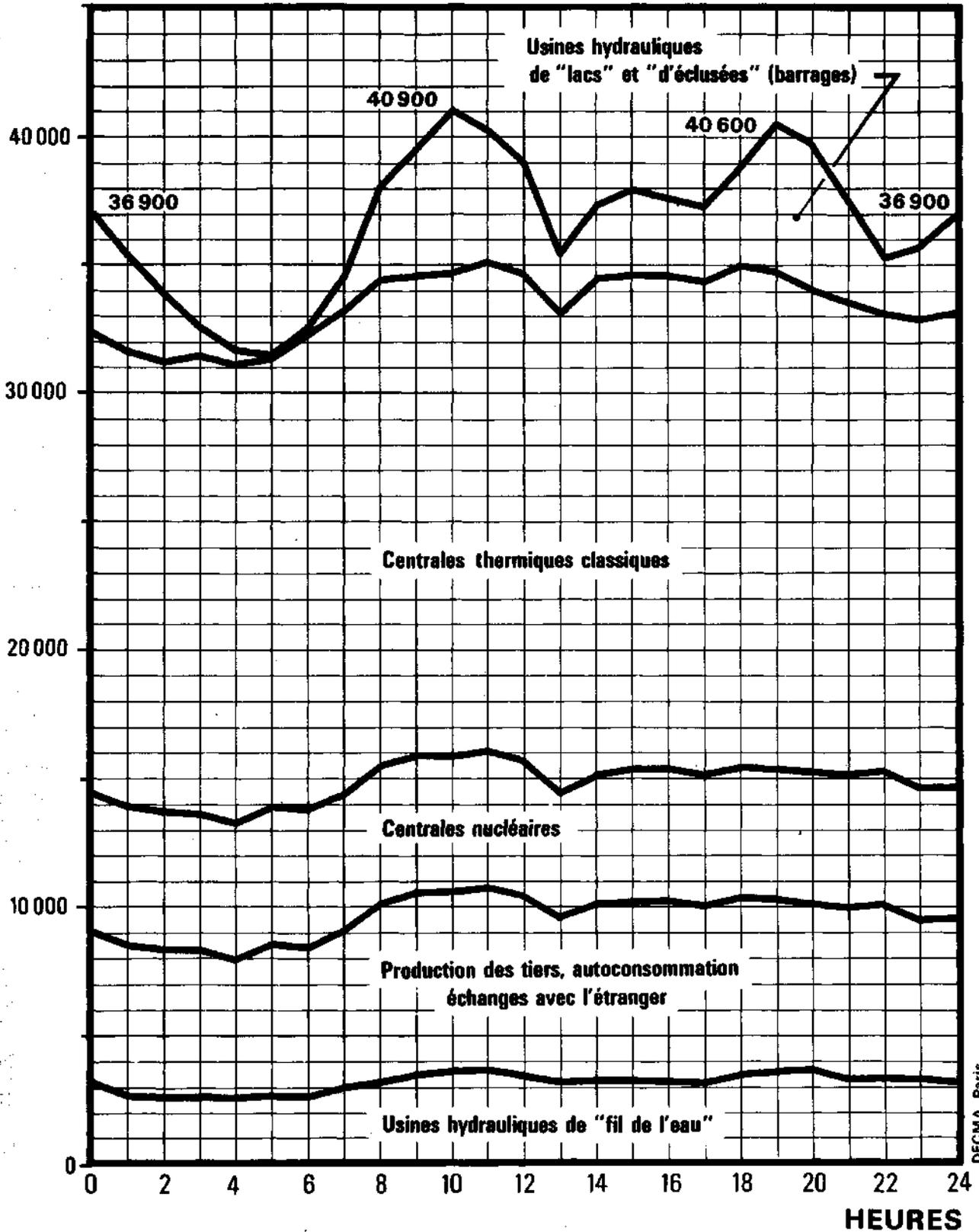
Ces moyens ont donc vocation d'être utilisés seulement en périodes exceptionnelles, pointes de charge apparaissant les jours très froids ou bien en cas d'incidents.

### BILAN DES MOYENS DE PRODUCTION DISPONIBLES

Équipements disponibles au 1/1/79	Puissance maximale (MW) *			%
	E.D.F.	non E.D.F.	TOTAL	
	thermique classique .....	22 019	7 225	
nucléaire .....	6 128	311	6 439	12
hydraulique .....	17 253	1 324	18 577	34
Total .....	45 400	8 860	54 260	100
* MW = Megawatt 1 MW = 1 000 kW				

DIAGRAMME DE PRODUCTION  
(JOURNÉE DU 17 JANVIER 1979)

MÉGAWATTS (MW)



DECMA Paris

## Le réseau d'interconnexion

Le réseau national de transport de l'électricité est, comme le suggère le mot "réseau", interconnecté, ce qui signifie que toutes les lignes qui les composent sont reliées entre elles et relient tous les centres de production entre eux.

La fonction des postes d'interconnexion est d'assurer, à la manière d'un carrefour routier ou d'un échangeur d'autoroute, cette liaison entre les lignes et d'acheminer l'énergie, par une voie ou par une autre, vers les centres demandeurs.

En période normale, le réseau national ne fonctionne pas en autarcie : il est lui-même interconnecté au réseau européen, ce qui permet des échanges d'énergie électrique entre pays.

### POURQUOI L'INTERCONNEXION ?

Les avantages de l'interconnexion relèvent à la fois de l'économie en investissements, de la qualité du service et de l'économie de gestion.

#### **Economie en investissements de production**

Représentant seulement un kW par Français, soit l'équivalent de la puissance d'un fer à repasser, le parc total des centrales thermiques et hydrauliques permet, dans des conditions changeantes et parfois difficiles, de couvrir non seulement l'ensemble des besoins des ménages, mais également ceux de l'industrie, du secteur tertiaire, de transports ferroviaires et de l'agriculture.

Par rapport à un système morcelé de production-transport, où chacun devrait s'équiper pour faire face à ses propres besoins, le coût en investissement d'un système interconnecté se trouve considérablement réduit.

#### **Qualité du service**

Grâce au réseau interconnecté, aucun point de livraison n'est tributaire d'une centrale particulière. De la sorte, en cas de défaillance d'une centrale, la clientèle n'est pas privée d'énergie, les autres unités de production disponibles contribuant toutes pour une part à couvrir cette défection. Cela permet également d'arrêter, à tour de rôle, les centrales pour effectuer des révisions techniques sans gêne pour les consommateurs.

De même, en cas de travaux ou d'incident sur une ligne, le secteur ou la région concernés peuvent être alimentés par une autre voie.

L'interconnexion est donc un des facteurs qui permettent à E.D.F. d'assurer la continuité du service.

#### **Gestion économique des moyens de production**

Un ensemble interconnecté comme l'est le réseau de transport permet d'exploiter de façon coordonnée les différents moyens de production à disposition en sollicitant cha-

que centrale en fonction de ses performances économiques : usines au fil de l'eau en priorité, puis centrales nucléaires constamment exploitées à pleine charge en raison du faible coût de l'uranium consommé par kWh produit, puis centrales classiques les plus récentes et ainsi de suite jusqu'à ce que soit couvert l'ensemble de la consommation du moment, les centrales les moins rentables restant à l'arrêt, sauf dans les périodes d'extrême pointe, en hiver (pour plus de détails voir note "caractéristiques particulières des moyens de production"). Cette gestion coordonnée des moyens de production permet, pour une production identique, de limiter la consommation des combustibles. Par ailleurs, on ne voit plus que très exceptionnellement des usines hydrauliques au fil de l'eau "déverser" en périodes de hautes eaux faute de débouché pour leur production.

## Comment se réalise l'équilibre production-consommation La conduite du système production-transport

Les centres de conduite du système de production-transport, appelés "dispatchings" dans le langage courant des techniciens des mouvements d'énergie, ont pour rôle de mettre en oeuvre et de coordonner l'ensemble des moyens de production et de transport pour assurer l'alimentation de la France en énergie électrique, en observant les trois critères suivants :

— la continuité du service : aucun abonné ne peut certes être garanti inconditionnellement contre une coupure, mais des règles extrêmement strictes en limitent le risque statistique,

— la qualité du service : elle concerne en particulier la fréquence du courant et la tension d'alimentation, qui doivent permettre un bon fonctionnement des appareils d'utilisation,

— l'économie de gestion : l'exploitation de chaque ouvrage répond à l'obligation de fournir aux consommateurs une énergie aussi peu coûteuse que possible (voir note sur les "caractéristiques particulières des moyens de production").

L'exploitation du réseau est assurée à partir de 7 centres de conduite régionaux, situés à Paris, Lille, Nancy, Lyon, Marseille, Toulouse et Nantes, dont les actions sont coordonnées par le centre national de conduite, situé à Paris.

### **ÉQUILIBRER PRODUCTION ET CONSOMMATION**

L'énergie électrique n'étant pas stockable sous la forme où elle est distribuée (courant

alternatif à 50 Hz), on ne peut interposer entre les organes de production et les consommateurs aucun "système-tampon" qui permettrait, en absorbant les fluctuations, de se tenir seulement à un équilibre approximatif, comme cela se passe dans les distributions d'eau ou de gaz. Ici au contraire, un écart instantané de moins de 1 % entre production et consommation suffit pour appeler une intervention. Or la consommation subit, au cours d'une journée, d'importantes variations, les unes liées aux comportements socio-professionnels, les autres liées par exemple à de brusques modifications de la luminosité.

Les répartiteurs qui préparent le travail des équipes de quart, s'attachent par conséquent à prévoir le plus exactement possible la consommation à laquelle ils auront à faire face, ce qui permet de définir à l'avance des programmes d'exploitation rationnelle des moyens de production, réalisant un fonctionnement économique de l'ensemble du système. Ces programmes peuvent être révisés en cours de journée, en fonction des événements, notamment des avaries éventuelles de matériel ou des conditions météorologiques (voir note "courbe de charge"). Enfin, l'ajustement rigoureux entre production et consommation qui a pour objet, non seulement de rendre la fréquence bien stable, et surtout d'éviter les fluctuations de transits aux frontières, est confié à un automatisme dénommé télé-régulation ; il agit sur la production d'un grand nombre de centrales, dont la charge peut à cet effet varier dans une plage étroite autour de la valeur programmée.

La tâche des répartiteurs est elle-même préparée par des études prévisionnelles menées à deux niveaux :

• au stade hebdomadaire se dégage, chaque jeudi, la politique d'utilisation des moyens de production et d'exploitation du réseau, pour la semaine qui commence le samedi suivant à 0 heure.

• au stade annuel, on examine les différentes stratégies possibles de gestion de l'hydraulique et l'on définit les grandes lignes des programmes d'entretien des centrales et des réseaux.

### **SURVEILLER LES TRANSITS**

Les lignes à très haute tension ont le plus souvent une capacité de transport relativement faible vis-à-vis des puissances de production et des consommations raccordées aux différents noeuds du réseau.

A la différence des transits internationaux, maîtrisés par le télé-régulation, les transits sur le réseau intérieur, qui sont, pour les lignes principales, transmis par télémesures et affichés sur les tableaux synoptiques des centres de conduite subissent en permanence des fluctuations importantes qu'il importe de contrôler pour éviter des sur-

charges dangereuses. Pour pallier les incidents les plus graves qui surviendraient à la suite d'avaries sur les lignes ou dans les centrales, des études prévisionnelles de schémas de réseaux sont menées systématiquement, de façon qu'à tout moment la perte d'un ouvrage quelconque du réseau puisse être supportée sans dommage, au moins le temps nécessaire aux manoeuvres à effectuer.

## FAIRE FACE AUX INCIDENTS

C'est la tâche la plus spectaculaire qui incombe aux équipes de conduite. Ces incidents ont pour origine, soit des conditions de fonctionnement inacceptables pour le matériel (surcharges, baisses de tension ou de fréquence...) soit des avaries spontanées, soit des perturbations atmosphériques, soit enfin, exceptionnellement, de fausses manoeuvres. Des protections entrent en jeu à l'instant précis de l'incident, mettant hors service les organes défectueux. Certains automatismes rétablissent même le retour à une situation normale (cas de défaut fugitif sur une ligne), ou assurent à partir d'une autre source la réalimentation d'une clientèle coupée.

Le spécialiste intervient donc, dans la majorité des cas, sur un réseau "nettoyé" et souvent partiellement restauré. Informé de l'état du réseau par les télémesures et par des contacts téléphoniques avec les autres centres de conduite, l'agent de quart est en mesure de prendre les décisions qui s'imposent et de transmettre aux postes et aux centrales les ordres de manoeuvre qui permettront de réalimenter les points de livraison encore coupés, de résorber les surcharges apparues, et, par la suite, de réorganiser le plan de production, de manière à pouvoir faire face à l'éventualité d'un nouvel incident.

## Les heures difficiles de l'hiver prochain Quels moyens ?

### UNE MEILLEURE INFORMATION DES USAGERS

Plusieurs actions de sensibilisation sont prévues pour inciter les usagers ; à économiser l'électricité, notamment par une utilisation rationnelle de leurs appareils électroménagers.

— Information dans la presse régionale : plusieurs insertions sont prévues dans les principaux quotidiens régionaux au cours des mois de novembre et décembre.

— Campagne économie d'électricité à la télévision : une campagne sur le thème " Ne faites pas tourner le compteur pour rien " avait eu lieu en novembre et décembre 1978.

Cette campagne sera renouvelée et 3 spots seront diffusés plusieurs fois à la télévision en novembre et décembre 1979.

Les thèmes abordés seront l'éclairage, le réfrigérateur et le passage des pointes d'hiver.

— Information radio et télévision :

La veille des jours qui s'annoncent tout particulièrement difficiles (risques de délestage), un communiqué informera les usagers des risques de délestage et leur donnera quelques conseils pratiques d'utilisation de leurs appareils électriques.

### Exemple :

Jeudi 20 décembre  
périodes difficiles 8 H/11 H et 17 H/20 H.

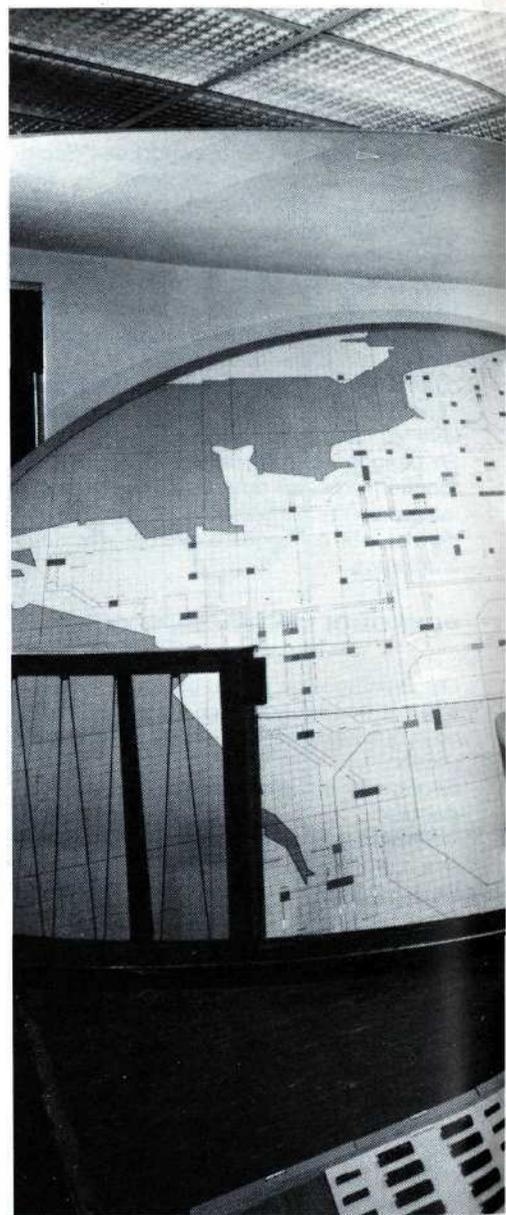
Nous vous conseillons de :

- supprimer les éclairages inutiles,
- reporter en dehors des périodes de pointe l'utilisation des appareils électroménagers gros consommateurs d'électricité : machine à laver, fer à repasser, aspirateur...
- baisser le chauffage dans les pièces inoccupées et, d'une façon générale, limiter le recours aux radiateurs électriques d'appoint (dont l'utilisation risque d'être d'autant plus fréquente que des mesures d'encadrement des livraisons de fuel domestique ont été prises récemment par les pouvoirs publics).

### DES MOYENS EXCEPTIONNELS

Lorsqu'un déséquilibre entre consommation et capacité de production est imminent, E.D.F. peut mettre en oeuvre dans des délais très courts variant de quelques minutes à quelques heures un certain nombre de moyens exceptionnels :

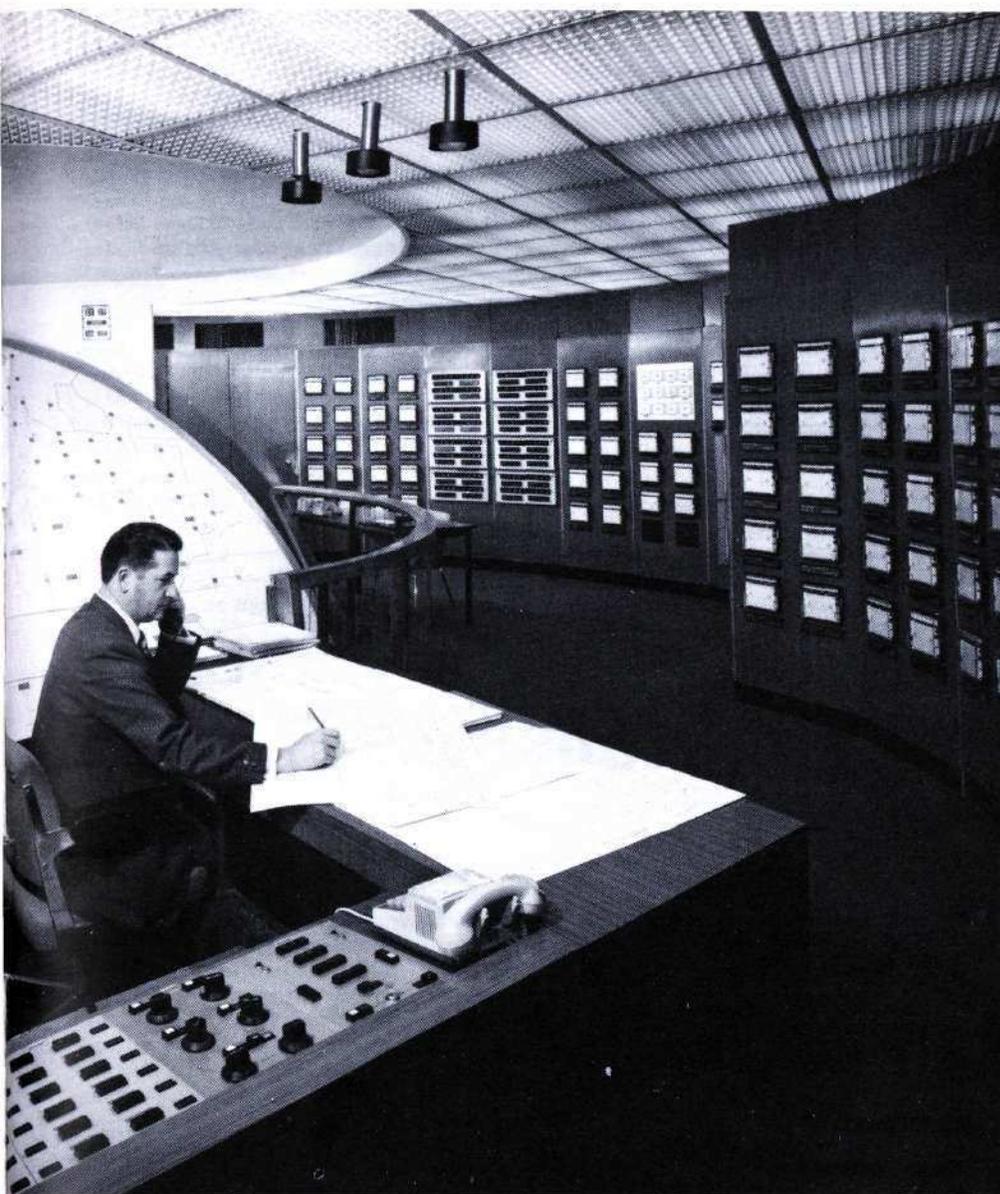
- Appel aux moyens de production autonomes disponibles chez les clients alimentés en haute tension.
- Mise à disposition d'E.D.F. des groupes de secours des clients alimentés en haute tension : 20 MW pour les clients du Service National et 100 MW pour les clients de la Direction de la Distribution.



Répartiteur National

### PUISSANCE MOYENNE DE QUELQUES APPAREILS ÉLECTRO-DOMESTIQUES

Machine à laver le linge .....	3 000 watts
Lave-vaisselle .....	3 000 watts
Four électrique .....	2 500 watts
Cuisinière .....	2 000 watts
(une plaque de cuisson)	
Radiateur d'appoint .....	2 000 watts
Chauffe-eau 150 litres .....	1 800 watts
Fer à repasser .....	1 000 watts
Aspirateur .....	800 watts
Téléviseur .....	couleur 300 watts
	noir et blanc
	180 watts
Réfrigérateur .....	150 watts



(Photo Pierre Berenger - SODEL)

— Contrats " interruptibles "

Certains contrats prévoient pour les clients industriels des rabais sur leur abonnement en fonction de la puissance dont ils peuvent se priver momentanément à la demande d'E.D.F. et du délai de préavis. Le total des puissances " effaçables " souscrites était de l'ordre de 600 MW au cours de l'hiver dernier, ce qui, compte tenu du foisonnement des appels de puissance, représente pour E.D.F. un apport de l'ordre de 200 MW.

La souscription de nouveaux contrats devrait permettre de porter cette puissance moyenne effaçable à 400 MW.

— Baisse de tension de 5 % :

Cette mesure permet un gain de puissance de l'ordre de 400 MW, mais elle altère la qualité du service.

— Mise au minimum de sécurité des clients du Service National (1) et délestages.

Ces mesures constituent l'ultime recours de l'exploitant pour rétablir la situation lorsque l'équilibre production-consommation ne peut être maintenu malgré la mise en oeuvre des moyens énumérés précédemment.

La mise au minimum de sécurité des très gros consommateurs industriels permet de réduire de 2 000 MW environ la puissance appelée sur le réseau.

Pour tous les autres clients, des délestages par " tranches " sont effectués par les centres de distribution sur ordre du " dispatching national " transmis par les " dispatchings régionaux ".

Une tranche correspond à 10 % environ de la puissance demandée par la clientèle d'un centre de distribution. Bien entendu, les délestages ne touchent pas la clientèle des usages prioritaires (plan " croix rouge ").

(1) Il s'agit des clients industriels les plus importants : au nombre de 550, ils représentent environ un tiers de la consommation française d'électricité.

**ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION ANNUELLE D'ÉLECTRICITÉ ET DE LA POINTE D'HIVER  
1978 — 1985**

ANNÉES	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Consommation intérieure (milliards de kWh)	220,5	238,0	260,3	279,3	302,4	318,9	336,3	355,0
dont EURODIF	0,1	4,3	13,1	18,4	25,0	25,0	25,0	25,0
Pointe d'hiver (1) en MW	40.900	44.300	47.700	52.000	55.100	58.100	61.900	

(1) Pointe maximale prévisible pour un mois de janvier de rigueur moyenne.

L'ingénieur se soucie fort peu en général de ce qui concerne l'histoire et même sa propre histoire : par la nature des choses, il ne pense pas que ce qu'il fait chaque jour, le dossier qu'il traite, le projet qu'il rédige puissent intéresser l'historien, que celui-ci puisse faire l'histoire de son présent. Entre l'ingénieur et l'historien, les rapports ne sont pas toujours clairs : l'historien se plaint du manque de documents, des destructions massives des papiers les plus intéressants, l'ingénieur - comme l'administrateur - ont l'un et l'autre des préoccupations immédiates, ils considèrent l'historien comme un doux rêveur, par définition éloigné de l'action présente. C'est là une vue trop simpliste : les archives secrétées par un service - celles-là même concernant

l'immédiat présent - constituent un **patri-moine** historique qu'il est nécessaire de préserver, et en ce domaine l'histoire a beaucoup changé depuis quelques décennies : elle s'intéresse aujourd'hui à des problèmes qui touchent de près l'ingénieur, et l'historien et l'ingénieur peuvent avoir les mêmes soucis, les mêmes modes de raisonnement : or cette mutation de l'histoire a nécessairement des conséquences sur la définition d'une politique des archives ; il est nécessaire de sortir du cadre étriqué de l'histoire institutionnelle, juridique qui, jusqu'à présent, commandait ou inspirait les méthodes de collecte d'archives. Essayons de définir, dans le cas des Ponts et Chaussées, l'importance de cette mutation de l'histoire et d'examiner ses consé-

quences sur la définition d'une politique **volontariste** d'archives.

A l'évidence, on ne peut mener une politique d'archives sans réfléchir sur les finalités de l'histoire, sans avoir une conscience claire des objectifs poursuivis par les historiens (1) : or trop souvent, pour les Ponts et Chaussées, on vit sur des idées ni claires ni distinctes, et sur des principes mal élucidés : on n'a encore pas assez réfléchi à ce qui se passe sous nos yeux.

La conception de l'histoire évolue très rapidement : si bien qu'on est bon gré mal gré conduit à changer la notion même d'archives. Prenons l'histoire des années 1930 : on insiste sur l'histoire des ingénieurs saint-simoniens, l'histoire du corps des Ponts et

# Pour une politique des archives des Ponts et Chaussées

par Guy THUILLIER  
Conseiller référendaire à la Cour des Comptes

Chaussées, l'histoire de l'équipement de la France, la naissance des chemins de fer, les grands travaux : priorité est donnée à l'histoire du progrès technique. L'histoire des années 1980-1990 telle qu'elle se dessine dès maintenant est beaucoup plus ambitieuse : c'est une histoire des mentalités, elle s'intéresse - ou va s'intéresser - aux résistances, aux contestations du progrès, à l'histoire des choix, des processus de décision (comment le futur s'élabore, par quelles recettes, suivant quels modèles ?), à l'histoire des normes qualitatives qui guident les choix : ainsi tout ce qui concerne la qualité du vécu et du perçu, la lumière, le silence, l'ensoleillement, et qui inspire l'urbaniste et l'architecte. Force est bien de s'attacher à cette mutation de la conception de l'histoire : une politique des archives des Ponts et Chaussées ne concerne pas seulement l'histoire interne des Ponts, laquelle bouge nécessairement, mais elle doit tenir compte des besoins des autres disciplines historiques, qui ont elles, de nouvelles exigences archivistiques. L'histoire des Ponts et Chaussées commence à se transformer : ce n'est plus l'histoire juridique, institutionnelle, que certains concevaient. L'histoire administrative est

une discipline **neuve**, qui s'est depuis quelques années beaucoup développée, c'est une science **carrefour**, qui tend à se rapprocher de la sociologie administrative, de la sociologie des organisations, de la psychologie administrative. Elle touche à l'histoire sociale des techniques juridiques (ainsi, les conséquences humaines de l'expropriation), à l'histoire des rapports entre groupes sociaux (par exemple le contrôle des chantiers et des sociétés de travaux), à l'histoire des fonctionnaires et de leur mentalité, à l'histoire du syndicalisme des petits fonctionnaires (ce n'est plus seulement l'histoire du **corps**), à l'histoire des réformes administratives - si nombreuses depuis 1940 -, à l'histoire des techniques de gestion, à l'histoire des prises de décision (un jour, il faudra entreprendre l'histoire de l'Aménagement du Territoire, de la psychologie des "aménageurs", de leur capacité de prévoir le futur, de leurs espoirs, de leurs échecs), à l'histoire proprement **politique** de l'administration des Ponts et Chaussées, par exemple des relations de l'ingénieur en chef et du T.P.E. avec le préfet, le conseil général, les élus, les chambres de commerce : c'est de la sociologie politique à l'échelle locale...

Il est évident que si l'on veut faire l'histoire administrative des Ponts et Chaussées de cette façon, on doit conserver d'autres documents que ceux qui sont traditionnellement gardés : il faut, par exemple, sauvegarder les dossiers du petit personnel, souvent détruits parce que jugés comme sans "intérêt historique", alors que c'est là précisément qu'on peut saisir les débuts du syndicalisme, conserver les archives de la vie quotidienne des bureaux d'une Direction départementale, les correspondances avec les élus, les dossiers d'interventions politiques, les traces des débuts de l'informatique. C'est une **autre histoire** des

(1) Conférence donnée à un séminaire de l'École nationale des Ponts et Chaussées (" **Les Archives : nouvelles perspectives, nouvelles techniques** ", 2-4 mai 1979).

(2) Sur ces problèmes, cf. notre étude " Pour une prospective de l'histoire ", " **Revue historique** ", juillet 1973, p. 119-130, et Pierre Renouvin, " Les récents développements de la politique d'archives ", dans **La France au XIX<sup>e</sup> siècle, Mélanges offerts à Charles-Hippolyte Pouthas**, P.U.F., 1973, p. 33-43. M. l'Ingénieur général Brunot dirige avec M. le Président Coquand une équipe chargée de rédiger une histoire du corps des Ponts et Chaussées.

Ponts et Chaussées qu'il faudrait écrire : ainsi, par exemple, ce qui est important pour l'historien, c'est de savoir comment, à un moment donné, un ingénieur prévoit et modèle le futur, construit un programme d'équipement urbain à 20 ou 30 ans, fabrique un grand projet en fonction de besoins définis à 30 ans, comment il conçoit le futur d'une ville en remodelant son centre, en programmant ses équipements collectifs : or pour saisir cette psychologie du temps de l'ingénieur, il faut pouvoir disposer des papiers intéressants, les procès-verbaux des réunions importantes, des schémas de prévision et des rapports techniques qui servent à leur élaboration. Le questionnaire de l'historien s'allonge, sa curiosité ne cesse de s'aiguiser : si l'on veut faire, par exemple, l'histoire des gestes des fonctionnaires (3), il faut conserver, au moins à titre expérimental, un certain nombre d'archives de la vie quotidienne des bureaux (mémoires de comptabilité, planning de vacances, inventaires de mobiliers, notes de service), qui généralement sont détruits.

Mais les archives des Ponts et Chaussées ne servent pas à la seule histoire administrative : elles peuvent apporter beaucoup à bien d'autres disciplines nouvelles. Tout d'abord l'histoire de l'urbanisme est une histoire en pleine croissance : qu'il s'agisse des grandes opérations - villes nouvelles, grands équipements urbains, transports - des opérations de remodelage du cœur des villes, ou encore des opérations de reconstruction et de logement social depuis 1945 (il faudra bien un jour en faire l'histoire, avec ses ombres et ses réussites), les archives apportent beaucoup à l'historien : choix des normes de construction, élaboration des projets, mise en œuvre financière, création d'organismes nouveaux (sociétés d'économie mixte, sociétés d'équipement), rapports avec la tutelle administrative, élaboration des décisions politiques (ainsi en matière d'aménagement du territoire), il est impossible pour l'historien de se fier aux seules sources écrites, il lui faut les documents originaux.

Autre exemple d'histoire en développement : l'histoire du confort urbain et du mode de vie, liée à celles de la qualité de la vie, des mœurs, du **vécu** quotidien. Or la définition des **normes** de logement (ensolaillement, silence, chauffage, équipement en eau, assainissement, services collectifs) a eu depuis 1945 des conséquences capitales sur le comportement, les gestes, la vie quotidienne : n'oublions pas le petit nombre de salles de bains, de postes d'eau, de W.C. dans les logements avant 1946, on se lavait peu dans la France des années 1930, et Giraudoux déclarait déjà en 1939 dans **Pleins pouvoirs : " L'aménagement de l'existence quotidienne du Français était généralement préhistorique "** : or on entreprendra un jour l'histoire de cette mutation extraordinaire des années 1955-1970 ; les archives des Directions départe-

mentales de l'équipement permettent de dater, de saisir ces mutations, d'établir une histoire différentielle (toutes les régions n'ont pas évolué au même rythme), et l'on pourra élaborer, par exemple, une **histoire de l'eau** : histoire des services d'eau, des techniques de purification, mais aussi l'histoire sociale de la consommation d'eau, l'histoire psychologique de l'usage de l'eau, de la propreté corporelle, histoire économique de l'eau (le prix de l'eau), histoire de la pollution de l'eau, histoire de l'assainissement...

D'autres disciplines peuvent puiser beaucoup aux archives des Ponts et Chaussées : elles sont encore toutes récentes, leurs méthodes sont mal assurées. Par exemple l'histoire du temps (4) : sur les déplacements urbains ou saisonniers, les archives sont fort riches, et cette histoire du temps recouvre l'histoire du trafic urbain (et des pointes de trafic), mais aussi l'histoire du temps de loisir, du temps de trajet, l'histoire des équipements collectifs de loisirs (qu'il s'agisse des piscines, du tourisme, des canaux, ou des centres omnisports), l'histoire des vacances. De même, il faudra bien entreprendre un jour l'histoire de la vitesse, de la perception de la vitesse - cette obsession du monde actuel -, des débuts de l'automobile et de sa diffusion, des premières liaisons aéronautiques intérieures, également l'histoire de la mesure du temps et des attitudes devant le temps (le règlement des éclusiers d'autrefois est un document très chargé de signification pour l'historien du temps) ou encore l'histoire des signaux et de la perception de l'espace urbain (5) : or ces signaux routiers ou urbains se développent considérablement à partir de 1930 et surtout de 1960 (un automobiliste enregistre 200 à 300 signaux par 100 km de route nationale de grand trafic, le double avec la traversée des villes...) : les signaux jouent un grand rôle dans notre vécu, on n'y fait pas attention. Or l'histoire des signaux appartient à l'histoire des communications non linguistiques, chapitre fort important de la sémiologie.

Histoire du temps, histoire des signaux : évoquons encore l'histoire des gestes (6), les archives des services permettent de dater l'évolution des gestes des cantonniers, des éclusiers, des mariniers (les rapports des Ingénieurs en chef donnent des témoignages très précis sur la disparition progressive du halage " à la bricole " dans les années 1920-1930), des ouvriers des chantiers, des grutiers, des conducteurs d'engins... : les archives aident à saisir l'obsolescence de tel geste (ainsi la disparition du flottage du bois, par exemple sur l'Yonne : or le flottage représente un ensemble de gestes coutumiers ancrés dans une durée pluriséculaire), l'apparition de tel autre (par exemple la conduite d'engins américains après 1945), ou encore le geste malheureux (on fera un jour l'histoire des accidents de travail sur les chantiers)...

Autre domaine privilégié, qui doit se développer dans les vingt prochaines années : l'histoire des sciences et des techniques, domaines en pleine expansion : nous sommes devenus depuis peu très attentifs à l'archéologie industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle et l'affaire des Halles de Baltard est très révélatrice de cette mutation des sensibilités. Mais il faut s'intéresser aussi à l'histoire de l'invention (par exemple le ciment Vicat, les ponts métalliques d'un Émile Martin), à ses difficultés (tel l'échec des premières voitures à vapeur routières vers 1868-1870, avec le cortège de protestations, de difficultés techniques, d'inquiétudes), à l'histoire de sa diffusion, à l'histoire des mutations techniques (par exemple l'utilisation de l'informatique pour dessiner le tracé des routes). Or curieusement l'on ne garde pas, en général, trace de la diffusion des innovations techniques et des résistances de l'environnement : on devrait, pour la construction d'une centrale nucléaire, étudier les résistances à l'introduction des nouvelles technologies et les protestations du milieu local ; aujourd'hui tout ce qui est résistance au progrès technique retient l'attention de l'historien.

Ce ne sont là que quelques exemples des " nouvelles histoires " : et il faudrait évoquer l'histoire économique des grands travaux, l'histoire de l'énergie, l'histoire de la lumière et de sa diffusion, l'histoire de la nuit (et du sommeil), l'histoire des bruits et du silence, l'histoire de la fécondité et de la famille, l'histoire promement architecturale, l'histoire de la perception de l'espace, l'histoire du paysage... Or la mutation de cette pluralité d'histoires est telle qu'on ne

(3) Cf. " Pour une histoire des gestes des fonctionnaires ", *Revue administrative*, 1978, p. 18-30.

(4) *Pour une histoire du quotidien au XIX<sup>e</sup> siècle en Nivernais*, 1977, p. 205-229, 407-420.

(5) *Ibidem*, p. 245-261, 431-438.

(6) *Ibidem*, p. 162-182, 392-406.

Un problème absolument nouveau  
pour tous les maîtres d'ouvrages :

# **LA RÉFORME DE LA RESPONSABILITÉ ET DE L'ASSURANCE DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION**

par Adrien SPINETTA I.G.P.C.  
Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées  
Président de la Commission Interministérielle  
d'Etude de la Réforme

En annexe :

Loi du 4 janvier 1978 et tous les récents décrets d'application (nov. et déc. 1978)

---

## **BON DE COMMANDE**

à adresser à la revue « Annales des Ponts et Chaussées »  
254, rue de Vaugirard - 75740 PARIS Cédex 15

NOM .....

ADRESSE .....

.....

Pour les Sociétés ou Administrations :

REFERENCES OU SERVICE .....

Veillez nous adresser ..... exemplaires du numéro spécial sur la Réforme de la Responsabilité et de l'Assurance dans la Construction au prix de 44 F l'exemplaire que nous réglons ci-joint.

- par chèque bancaire
- par virement postal au CCP « Annales des Ponts et Chaussées » 2361700 W PARIS
- veuillez nous adresser une facture (ou mémoire) en ..... exemplaires  
(Dans ce cas, prière d'ajouter 12 F à votre règlement pour frais d'établissement)

Date ..... Signature ou Cachet

sait - honnêtement - ce qui dans notre vie banale, dans notre vécu quotidien, intéressera l'historien des années 2030 ou 2080. La chute de l'actuel dans l'historique est de plus en plus rapide : on voit disparaître des procédés, des techniques séculaires, apparaître de nouveaux produits, de nouveaux gestes, de nouvelles procédures (les modes administratives se succèdent rapidement), et dans chaque cas, il convient d'étudier les résistances psychologiques devant l'innovation, les inégalités de développement régional, les goulots d'étranglement.

La **prospectivité de l'histoire** devrait être entreprise systématiquement, et on n'a pas encore assez réfléchi à cette difficile prospectivité du "document" : on ne peut savoir ce qu'exigera l'historien dans cent ans, comme sources et documents, et ceci à trois niveaux :

— d'abord, pour les besoins de l'histoire des cent prochaines années (1980-2080), à **termes constants**, sans mutation des techniques et objectifs de l'histoire,

— en second lieu, pour l'histoire de notre présent et de notre passé proche (c'est-à-dire la période 1920-1980), dont on élaborera l'histoire dans 20 ou 30 ans,

— en troisième lieu, pour les besoins des disciplines nouvelles, des disciplines à **naître** dont nous n'avons pas encore idée, qu'on ne peut prévoir aujourd'hui : personne ne sait ce que sera l'histoire dans cent ans.

Ceci explique la complexité de la définition d'une politique d'archives : on est toujours tenté de raisonner à **termes constants**, et de croire qu'on peut trier, éliminer, détruire, parce que, dit-on, cela n'intéresse pas l'historien d'aujourd'hui, **donc** l'historien futur. Or il y a un perpétuel glissement de l'historique : il y a vingt ans, on n'imaginait guère qu'une histoire de l'eau (et de la diffusion de l'eau) puisse être une histoire autonome, avec ses méthodes, ses exigences, ses perspectives internationales, ses connexions avec l'histoire de l'hygiène et l'histoire de la perception. De même, on imagine mal aujourd'hui ce que pourra être dans 30 ans une histoire de l'industrie nucléaire, ou une histoire de la pollution de l'air, ou une histoire des couleurs. Il faut avoir conscience de ce décalage incessant entre l'histoire telle qu'on la concevait en 1920-1940 (et telle qu'on l'enseigne aujourd'hui encore) et l'histoire telle qu'on peut la pressentir, telle qu'elle sera dans 50 ans,

avec ses ambitions, ses curiosités, ses exigences archivistiques : telles, par exemple, l'histoire des signaux c'est-à-dire l'histoire des communications "non linguistiques", ou l'histoire de l'informatique, qui suppose qu'on ait gardé trace des premiers échecs et des premières réussites de l'informatique dans les grands travaux ou dans la gestion... Mais ce décalage entre l'histoire telle qu'elle est, et l'histoire telle qu'elle sera dans X années, peut être prévu, anticipé, on peut chercher à prévoir, ménager, sauvegarder les besoins de l'historien futur.

A cette évolution de l'histoire s'ajoute la mutation du **matériau** sur lequel travaille l'historien : ce n'est plus seulement du papier administratif, correspondance, rapports, comptabilité, états de travaux qu'utilise l'historien d'aujourd'hui, et surtout qu'utilisera l'historien dans 50 ou 100 ans. C'est là une contrainte nouvelle, qui mérite réflexion, car la politique de collecte et de conservation des archives doit en tenir compte. Essayons de décrire cette mutation encore mal perçue :

— L'historien utilisera de plus en plus des statistiques, ce qui pose de redoutables problèmes avec l'informatisation des données : on ne sait trop où l'on va pour la conservation des sources informatisées,

— L'historien sera aussi amené à utiliser de plus en plus des documents audiovisuels : photographies de chantiers, d'engins, films de télévision, films de laboratoire ; on sait que l'historien exploite avec passion et zèle les photographies des chantiers de construction du métro parisien : or à l'évidence, il faudrait disposer des mêmes documents pour un chantier de centrale nucléaire ou une opération de rénovation urbaine : chaque grande opération devrait avoir des archives photographiques ou filmées, ce qui pose des problèmes délicats de constitution, de collecte, de conservation, d'exploitation.

— Les archives proprement scientifiques, les archives des laboratoires ne sont habituellement l'objet d'aucune collecte systématique, d'aucune mesure de protection : or l'utilisation, donc la sauvegarde de ces archives est essentielle pour l'histoire des innovations, l'histoire de la recherche, l'histoire également des techniques de laboratoire, que ce soit en matière de routes, de chemins de fer ou de constructions de centrales nucléaires. Les archives au départ de l'innovation méritent d'être préservées avec soin : on ne peut faire - c'est un prin-

cipe fondamental - l'histoire de la recherche à partir seulement des sources imprimées, et il faudrait conserver - à titre d'échantillons - les procès-verbaux d'expériences, les comptes-rendus de réunions de recherches, les protocoles d'expertises, les essais de prospective de la recherche. C'est là une histoire à naître, dont on connaît mal les contours, et il faudrait garder - au moins à **titre conservatoire** - ces papiers qui intéresseront prodigieusement les historiens dans cent ans.

— Enfin, il faut rappeler qu'une des sources de l'historien aujourd'hui est l'enquête orale, par l'interview par exemple de responsables, directeurs, ingénieurs ou chercheurs âgés (7) : or l'histoire de la vie du service des Ponts et Chaussées, comme l'histoire de l'innovation technique passe par l'interview systématique des personnes de plus de 70 ans ayant eu des responsabilités dans le corps ou encore d'ingénieurs civils, d'entrepreneurs. Ces **archives orales** permettent de combler les lacunes des sources d'archives, de saisir ce qui ne peut être saisi au travers du papier administratif, le climat d'un service, la psychologie d'un corps, les relations entre personnes, les motivations profondes, ce qui ne s'écrit pas, ce qui ne se dit qu'à demi et qui est le fondement de l'activité de toute organisation.

Matériaux statistiques, archives audiovisuelles, archives scientifiques, archives orales : il semble nécessaire de surveiller la conservation de ces matériaux - ou d'entreprendre leur collecte systématique -, même s'ils surprennent parfois l'historien d'aujourd'hui qui (ainsi pour les archives de laboratoire) n'a pas encore les moyens ou les méthodes pour les exploiter, mais qui seront une source capitale pour l'historien des années 2030-2080. Chaque "matériau" doit faire l'objet de réflexions prospectives et de concertation entre administrateurs, historiens et archivistes : la prospective ne doit pas servir seulement à l'action administrative ou à l'aménagement de l'espace, elle peut être fort utile à la **protection** des archives, c'est-à-dire à la valorisation d'un capital fort mal connu.

(7) Cf. "Pour la création d'archives orales", *Gazette des Archives*, 1976, p. 28-32, *Le Comité d'histoire de la Sécurité Sociale, présidé par M. Laroque, a entrepris de 1975 à 1979 une politique systématique de collecte de souvenirs sur les débuts de la Sécurité Sociale, qui a permis de mettre au point les méthodes d'enquête dans un milieu administratif.*

Peut-on tirer - prudemment - quelques conclusions de cette évolution de la conception de l'histoire, de la mutation des besoins de l'historien et du changement du matériau ? On n'a pas encore assez réfléchi aux **principes** d'une politique des archives propres aux Ponts et Chaussées : dans ce secteur, les **investissements intellectuels** n'ont pas été faits en terme de calculs prospectifs ou de valorisation d'un patrimoine, comme on a coutume de le faire pour l'obsolescence des machines ou des équipements. Une politique des archives des Ponts et Chaussées doit faire l'objet d'une réflexion à la fois prospective et globale : on ne peut plus se contenter d'une conception limitée, parcellaire, des archives réduites aux seules archives des bureaux administratifs, et dépendant de la seule bonne volonté du chef du bureau d'ordre qui "verse" les archives...

Si l'on veut ménager les intérêts de l'historien futur, celui de l'an 2030 ou 2080, il faut développer la recherche sur la prospective de l'histoire, s'intéresser à la chute de l'actuel dans l'historique, du présent dans le passé futur. Or ceci nous oblige à observer le présent avec un autre regard : qu'est ce qui, dans une grande organisation comme les Ponts et Chaussées, peut intéresser l'historien dans cent ans ? C'est là un problème très délicat ; les évolutions, les glissements sont souvent difficiles à percevoir : tantôt les mutations sont perceptibles à l'échelle de 30 ou 40 ans, par exemple dans la vie quotidienne, la diffusion de l'eau, les "normes" de propreté corporelle, l'habitude de chauffer les appartements, tantôt les glissements sont de plus faible amplitude, l'obsolescence est vécue quotidiennement, on ne s'en aperçoit même plus. Par suite il faut chercher à déceler, dans ce qui se passe sous nos yeux, les faits **porteurs d'avenir**, les faits **lourds**, ceux qui intéresseront l'historien futur. A l'expérience, on s'aperçoit que plus un service est marginal par rapport à l'institution - tels un centre de recherches, un laboratoire -, plus les archives qu'il secrète sont importantes pour l'historien cinquante ans plus tard. Or il faut bien savoir qu'un dossier que l'administrateur ou l'ingénieur traite aujourd'hui n'aura pas le même sens, le même intérêt, la même poids pour l'historien de l'an 2080 : par la force des choses ce ne sera pas le même grille d'interprétation, la même expérience, le même regard. Il faut donc savoir prendre ses distances avec le présent, en quelque sorte prévoir le présent futur, mettre à dis-

tance le présent. Ceci oblige à avoir une politique d'archives glissante, une "prospectivité de la conservation".

Il n'est pas facile de répondre à la question : que garder ? On ne peut à l'évidence tout garder, pour des raisons de place et d'efficacité, mais il faut avoir une politique réfléchie de conservation, définir des **priorités**.

Tout d'abord, il faut garder le papier important, **le bon papier**, les dossiers qui se situent à la limite du politique et de l'administratif, du scientifique et du technique, papiers de cabinets ministériels, comptes-rendus de comités interministériels. Il faut donc une politique **volontariste** de collecte du bon papier, définissant des priorités de collecte, c'est-à-dire des **plans d'archives**.

D'autre part, il faut chercher dans le présent ce qui peut intéresser l'historien futur : par exemple les papiers concernant les débuts d'une innovation (ainsi les débuts de la recherche opérationnelle, ou de la R.C.B.) : tout ce qui concerne la construction de la première centrale nucléaire commence à nous apparaître très intéressant (et qu'en a-t-on exactement conservé ?) ; de même, il faudrait déceler chaque année toute innovation, donner une priorité particulière à la conservation de ce qui entoure cette innovation - jusqu'à ce qu'on y vit plus clair.

Si on veut une politique cohérente d'archives, il faudrait chaque année décider de protéger tout ce qui a été une chose neuve, ou sera un fait "porteur d'avenir" : un comité des sages, un **mirador** pourrait fixer cette liste, et peut-être ce comité pourrait-il être rattaché au Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées puisque tout grand projet aboutit là ; ce comité des sages pourrait faire des **recommandations**, élaborer une liste de priorités, au besoin en recourant à l'avis d'historiens ou d'administrateurs, et cette liste de priorités, ces recommandations orienteraient la politique de conservation dans les services puis de collecte et de tri.

Quels pourraient être les principes d'une politique d'archives qui soit propre aux Ponts et Chaussées ? Trois principes peuvent être définis :

## Premier principe :

Comme on ne peut raisonnablement tout garder, et comme on ne sait pas ce qui intéressera un historien futur, il faut définir des **blocs témoins** c'est-à-dire conserver, pour une organisation-type (pour une centrale nucléaire ou la construction d'un barrage), tout ce que secrète normalement un organisme : c'est la une **réserve-témoin**.

## Deuxième principe

Il faut utiliser la notion de **modèles d'archives** (8). Quand on veut collecter des archives sur un sujet donné, défini comme priorité, il faut avoir conscience que le bon papier, celui qui est le plus utile à l'historien, ne se trouve pas seulement à la Direction départementale, par exemple pour une opération de rénovation urbaine, mais dans bien d'autres **gîtes** : il y a une constellation ou un réseau d'archives, et il ne suffit pas de trier les papiers de la Direction, mais il faut aller chercher les papiers ailleurs, par exemple, à la Société d'économie mixte, dans les services de la ville, de la région, dans les services fiscaux, à la S.C.E.T., etc. : il faut donc construire un modèle, rechercher les filières, recenser les gîtes, établir des priorités... Il serait important de disposer de **modèles** d'archives élaborés à partir de quelques grands projets.

## Troisième principe :

Il faut définir certaines priorités de collecte (ou de sauvegarde) pour les archives qui ne sont pas habituellement insérées dans les programmes : c'est là la partie **volontariste** d'une telle politique : ainsi les archives d'intérêt scientifique (telles les archives des laboratoires régionaux, mais aussi ce qui concerne l'enseignement, les cours de perfectionnement, etc.), - les archives photographiques ou archives audio-visuelles (y compris les films pédagogiques, les films scientifiques, les archives des télévisions régionales) : il faudrait que le Comité des sages, en fonction des innovations, définisse des campagnes photographiques pour telle ou telle opération, c'est-à-dire constituât **a priori** des archives photographiques, - les archives orales : il faudrait enregistrer systématiquement les souvenirs d'ingénieurs à la retraite, afin de reconstituer le climat de l'administration d'autrefois, - les archives

de syndicats et d'associations, - les archives d'entreprises de génie civil et de travaux publics qui ont travaillé pour le service, - les archives personnelles d'ingénieurs : trop souvent on néglige de sauvegarder les correspondances, les dossiers personnels, souvent très riches pour l'histoire des sciences et des techniques ou pour l'histoire administrative : il faudrait, dans la collecte d'archives, donner une priorité à tout ce qui touche à la psychologie de l'ingénieur et aux modes de prise de décision.



Plans d'archives, modèles d'archives, recommandations d'un comité des sages, blocs-témoins, priorités pour certaines catégories d'archives : ces différentes

recettes permettront peut-être de sauvegarder les intérêts de l'historien futur, compte tenu de la vitesse des transformations techniques, et de l'imprévisibilité des besoins des disciplines à naître. Il faut bien mesurer, en un tel domaine, ce qu'on peut faire et ce qu'on ne peut pas faire, évaluer les contraintes, définir des choix.

Une politique d'archives n'a de sens que si elle repose sur une connaissance assez fine des besoins - actuels et futurs - de l'historien, sur un effort de prévision, une volonté prospective : c'est là une politique volontariste, programmée d'archives, et non une politique mécaniciste, arbitraire, passive : il est impossible de croire que l'histoire ne bougera pas d'ici 50 ans, et elle aura nécessairement besoin d'autre matériaux et sources que les archives définies en termes traditionnels. Le monde évolue trop vite, pour

qu'une grande institution comme les Ponts et Chaussées ne se préoccupe pas de son histoire **future**, et n'ait pas une politique en quelque sorte planifiée d'archives : l'ingénieur habitué à établir des plans à 15, 30 ans, à prévoir la saturation des équipements, l'obsolescence des procédures, peut tout naturellement faire effort aussi pour prévoir ce qui se passera en ce domaine précis, inventer les modes de raisonnement adaptés, entreprendre les investissements intellectuels nécessaires pour préserver la **mémoire** d'un corps.

(8) M. Valette, Conservateur en chef des Archives d'Aquitaine, a donné au cours de ce séminaire de l'École un exemple de **modèle**, a proposé des archives concernant la rénovation du quartier Meriadeck à Bordeaux.

# ÉTANCHÉITÉ

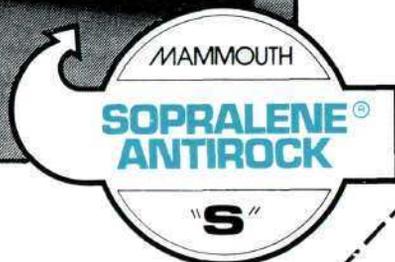
## SPECIAL PONTS OUVRAGES D'ART



**SOPREMA**  
étanchéité mammouth

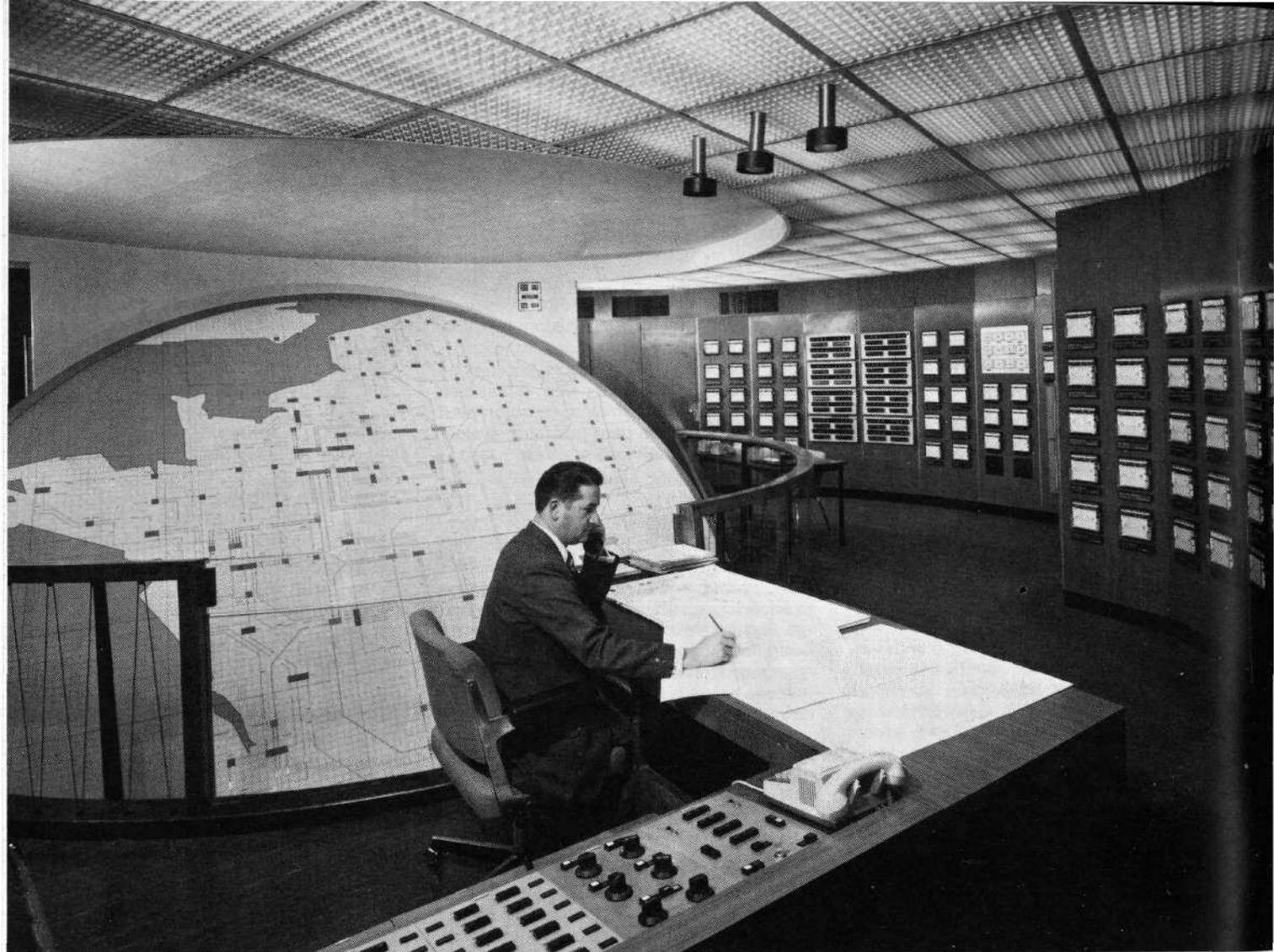


B.P. 121  
STRASBOURG CEDEX 67025  
Téléphone (88) 39.99.45  
Télex 890 307 F



Je désire sans engagement,  
une documentation SOPREMA  
sur le produit ANTIROCK<sup>®</sup>S.

Nom : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_



(Photo Pierre Berenger - SODEL)

# EDF



## LE CENTRE NATIONAL DE CONDUITE

- fixe les programmes de production des centrales,
- contrôle les échanges avec les producteurs d'électricité autres qu'E.D.F. (Houillères, Industries,...),
- veille à l'exécution des contrats d'échanges d'énergie avec les pays voisins,
- exerce enfin une fonction générale de coordination à l'égard des 7 centres de conduite régionaux situés à PARIS, LILLE, NANCY, LYON, MARSEILLE, TOULOUSE et NANTES.

# La Vie du Corps des Ponts et Chaussées

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AIPC DU 27 SEPTEMBRE 1979



MM. LE THEULE et LECLERQ.

(Photos OROP)

## Formation et niveau technique

### Commission du niveau technique

Pierre-Donatien COT, Président de la commission, a présenté le bilan du travail de réflexion mené depuis décembre 1978.

Il a souligné la nécessité de la compétence technique de l'ensemble de notre administration et en particulier du Corps des Ponts et a évoqué les mesures envisageables pour renforcer cette compétence.

Il a indiqué notamment que, la phase de

reconstruction et d'équipement du pays étant pour l'essentiel achevée, on constate actuellement un certain " chômage technique " des ingénieurs et a insisté sur la nécessité d'assurer une carrière satisfaisante aux camarades qui restent dans l'administration et se consacrent à la technique.

Au cours du débat, SCHMUTZ a rappelé que parmi les techniques sur lesquelles le Corps peut exercer sa compétence, doivent figurer en bonne place les techniques d'équipement urbain.

P-D. COT a également rappelé l'import-

tance du domaine du bâtiment où beaucoup de progrès techniques restent encore à faire.

### Prix Albert CAQUOT

Pour encourager et mettre en valeur les travaux effectués par les ingénieurs constructeurs, il a été procédé à la création du Prix Albert CAQUOT.

P-G. COT a indiqué que 10 candidatures, dont plusieurs tout à fait valables, ont été reçues et que le Prix d'un montant de 50 000 F devrait être délivré à la fin de l'année 1979.



Pierre D. COT

## Architecture

### 1 — Journées d'étude de janvier 1979

Jacques LECLERCQ a rappelé l'organisation à la fin janvier 1979 de deux importantes journées d'étude préparées conjointement par l'ENPC, l'Association des Anciens Élèves et le GEPA (Groupement pour l'Éducation Permanente des Architectes), auxquelles ont participé plus de 300 ingénieurs et architectes. Ces journées ont permis de mettre en évidence que, si certaines difficultés sont rencontrées entre ingénieurs et architectes sur le " terrain ", il n'y a en revanche pas de divergences fondamentales dans les relations entre nos deux Corps professionnels.

### 2 — Contact au niveau des départements

H. GUERET a présenté l'action de contacts qui doit être développée sur le terrain avec les architectes qui permettra aux deux professions d'effectuer un rapprochement rendu souhaitable par les évolutions récen-

tes et qui aura pour but de tisser des liens et d'approfondir les relations.

Dans un premier temps, ces contacts seront menés en Meurthe-et-Moselle, Maine-et-Loire et Alpes-Maritimes.

## Cour des Comptes

En l'absence de Jean PERRIN, J. LECLERCQ a présenté le bilan des relations établies entre l'AIPC et l'Association des Magistrats de la Cour des Comptes. Un débat s'est instauré sur l'opportunité de continuer et de développer ces contacts.

## Commission - Exportation

Alain GERBALDI a présenté les résultats de la réflexion menée par la Commission Exportation créée conjointement par l'AIPC et l'Association des Anciens Élèves, dont le

MM. MAYER, CHAPON, LE THEULE



rapport a été remis à M. d'ORNANO le 20 août dernier.

Le Ministre a manifesté son intérêt pour les propositions du rapport qui s'est notamment attaché à étudier les aspects humains des problèmes de l'exportation (sensibilisation des cadres français aux nécessités de l'exportation, nécessité de plans de carrière incitant les cadres à s'expatrier, formation des ingénieurs étrangers, rôle des coopérants, mise à disposition des organismes exportateurs des compétences de l'ingénierie publique...).

A. GERBALDI a indiqué que le rapport serait prochainement publié par le Moniteur du Bâtiment et des Travaux Publics.

Au cours du débat, Jean BERTHIER a souligné que les demandes d'experts français formulées par les pays étrangers concernent de plus en plus des ingénieurs de haute qualification.

Jean-Noël HERMAN a par ailleurs rappelé la nécessité d'une grande prudence dans l'attitude que doivent avoir les coopérants à l'égard du problème des exportations.

Enfin, Michel VAQUIN a rappelé l'opportunité, d'ailleurs signalée par le rapport, de régler le problème du financement des pré-études.

## Débat sur la formation

P. JEANJEAN présente les travaux du Comité Formation, destiné à suivre la mise en œuvre du Livre Blanc publié l'an dernier.

Au cours de sa réunion de mai, il a entendu un rapport de M. TANZI sur les premières orientations de réforme de l'enseignement à l'École. Celles-ci visent à :

- renforcer la qualité technique en étoffant légèrement le tronc commun,
- généraliser progressivement le stage long, qui permet un contact avec la vie active, au prix si nécessaire d'une scolarité totale un peu allongée,
- aménager une transition progressive entre la vie universitaire et la vie active en prévoyant, au moins pour les fonctionnaires, que le travail de fin d'études (TFE) se fera au cours des deux premières années d'activité,

— favoriser la recherche à l'École.

La discussion a porté essentiellement sur les nouvelles modalités proposées pour le TFE, les autres points semblant recueillir un accord général.

Pour certains, le jeune ingénieur sortant est très chargé dans ses premiers mois d'activité (MM. BRUNSCHWIG, ARHANCHIAGUE, TEYSSANDIER, MAILLARD) car il découvre la vie administrative et sociale et les relations humaines. Il n'est donc pas sûr qu'il trouve à dégager le temps nécessaire à la réalisation d'un TFE. Qui plus est, il n'en aura probablement pas le goût car, bien souvent, il souhaite s'atteler le plus rapidement possible aux problèmes concrets (M. ARHANCHIAGUE) Enfin, il sera probablement, par la force des choses, coupé de contacts fréquents avec un centre de recherche (MM. BRUNSCHWIG, THIE-

Jacques TANZI



Patrick JEANJEAN



BAUT) ; ne trouvant pas dans son travail quotidien, véritable matière à un T.F.E. (M. TEYSSANDIER), il se contentera vraisemblablement d'une compilation (M. BRUNSCHWIG), sans intérêt véritable, comme le montre d'ailleurs l'exemple Allemand (M. THIEBAUT) où les ingénieurs fonctionnaires, recrutés sur concours au sortir de l'Université, ne sont titularisés qu'au bout de deux ans d'activité, sur présentation d'une sorte de thèse, analogue dans l'esprit à notre TFE.

La question serait très différente, si le TFE prenait la forme d'une année sabbatique (MM. LADRET, TEYSSANDIER, BRUNSCHWIG) après quelque temps d'activité, consacrée à une véritable réflexion, en profondeur.

A défaut, si l'on souhaite renforcer le TFE, ne serait-il pas possible d'en allonger la durée sur la scolarité à l'ENPC afin qu'il contribue aussi à motiver les élèves ? (M. MAILLARD) ?

A ces observations, il est répondu que l'objectif poursuivi n'est nullement de diminuer ou de dévaloriser le TFE, qui intéresse les élèves, représente souvent un travail de qualité, mais de donner au jeune ingénieur, le plus tôt possible, l'habitude de réfléchir et de continuer à se former. Une des forces de l'ingénieur de haut niveau est précisément sa capacité d'autoformation (M. TANZI).

D'ailleurs le contact avec un milieu professionnel, des problèmes concrets, et aussi avec des aînés, qui peuvent jouer un rôle de compagnonnage, doit être une source d'enrichissement pour le TFE (M. ATTALI).

La plupart des objections présentées doivent pouvoir être levées par une organisation adaptée. La disponibilité de temps est évidemment à négocier avec le supérieur hiérarchique du jeune ingénieur (MM. ARHANCHIAGUE, TANZI) et cela paraît possible aujourd'hui où les services semblent moins surchargés (M. ATTALI) ; il faut toutefois éviter que cela ne se traduise par une dévalorisation des emplois offerts à la sortie de l'École (M. LECLERQ).

Il ne faut pas exagérer l'isolement intellectuel des postes territoriaux (MM. ATTALI, LECLERQ) ; la décentralisation du LCPC, les CETE, les pôles de recherche universitaire doivent permettre, au niveau de la région, un contact suffisant avec la recherche.

Le suivi des TFE devrait s'organiser à un niveau inter-départemental (comme il existe déjà des clubs de chefs de GEP et d'UOC), par exemple sous la responsabilité de l'Inspecteur Général territorial (MM. ATTALI, FUNEL).

Bien entendu, cette réforme du TFE, ce souci d'aménager une meilleure transition, et aussi une meilleure interpénétration entre la vie universitaire et la vie active, impliquent la mise en place d'une véritable politique du premier poste (MM. JEAN-JEAN, MARTINAND).



MM. JOSSE, DURAND-DUBIEF et DOUBLET

M. BRUNSCHWIG



# Les I.P.C. et les collectivités locales

Sur la base du rapport élaboré par le groupe de travail FUNEL-MARTINAND et remis aux participants, une discussion s'est engagée sous la présidence de Jean CHAPON en présence de Pierre MAYET, Paul FUNEL et Claude MARTINAND.

La conjoncture actuelle a d'abord été rappelée : débat long et technique au Sénat du projet de loi gouvernement sur le développement des responsabilités locales, adoption après un long examen en Commission du projet de loi sur la fiscalité locale par l'Assemblée Nationale, qui en a cependant repoussé l'application après 1981.

Le but du groupe de travail de réfléchir à moyen terme et d'anticiper sur les événements trouve donc à la fois sa justification et les premiers éléments de vérification de son appréciation d'ensemble.

Le document présenté aux camarades, est à la fois un document à usage externe (élus, presse, administration) et à usage interne avec un but pédagogique. Il ne constitue donc, compte tenu de son caractère synthétique et cursif, qu'une base de départ pour des réflexions plus précises au fur et à mesure que les hypothèses faites se préciseront globalement, la position adoptée est relativement optimiste et constructive, même si les difficultés et les obstacles ne sont pas ignorés. Elle va donc relativement à contre courant du point de vue

naturel des camarades en service sur le terrain.

Au cours de la discussion riche et animée, qui a surtout porté sur la troisième partie, des précisions ou des réponses ont pu être apportées aux camarades, en particulier sur les points suivants :

- la nécessité de clarifier les responsabilités pour procéder à une décentralisation réelle ;
- le rôle essentiel à terme, pour supprimer la tutelle administrative, de l'instauration de la " dotation globale d'équipement " (D.G.E.) ;
- la nécessité d'aider à l'émergence des bons niveaux de gestion des problèmes d'urbanisme ou d'aménagement ;
- les problèmes posés par le statut des I.P.C. au service direct des collectivités ;
- l'importance déjà grande de la déconcentration facilitant le passage à la décentralisation ;
- l'atténuation des différences entre des tâches de gestion et celles d'investissement et le rôle croissant des tâches de gestion ;
- l'existence croissante du " pouvoir de réglementation localisé " du fait de la



nécessité pour les D.D.E. d'adapter les réglementations nationales plus ou moins inadaptées aux réalités locales ;

— l'explicitation et l'importance du paragraphe du rapport intitulé " Indépendance et loyauté " ;

— la crainte enfin que la décentralisation ne renforce une certaine tendance à l'égoïsme local et à l'inflation, en matière de travaux publics en particulier.

Un large consensus s'est dégagé au cours de la réunion tant sur l'analyse que sur les propositions du rapport, ce qui a conforté la décision déjà prise par le conseil d'administration de rendre public le rapport et de lui donner une large diffusion.

MM. MAYET, CHAPON, FUNEL, MARTINAND



# Relations avec le S.N.A.I.P.C.

ARHANCHIAGUE, Président du S.N.A.I.P.C., indique que les relations sont bonnes entre syndicat et association mais que globalement il ne lui semble pas que nos camarades perçoivent clairement le rôle des deux organisations. C'est la raison pour laquelle à partir d'une enquête à caractère psycho-sociologique il a l'intention d'interroger les groupes régionaux sur l'intérêt ou non de pérenniser une situation dans laquelle une organisation est à la fois mal ressentie, semble-t-il par l'ensemble de nos camarades et également au niveau de nos interlocuteurs extérieurs.

BERTHIER résume l'enquête par interviews, faite sur un échantillonnage des membres du syndicat d'une part, par des entretiens avec certaines "personnalités du Corps" d'autre part. Il confirma que le souci général des camarades est qu'une organisation efficace prenne bien en compte à la fois les actions à caractère revendicatif de défense du Corps et les actions plus prospectives de formation ou tout simplement de rayonnement.

Il rappelle l'historique de l'existence du syndicat et de l'association, estime que le Corps des mines ayant une existence syndicale séparée, il est désormais opportun, compte tenu de l'expérience acquise, du fonctionnement de nos deux associations, de parvenir à une structure nouvelle non réductrice.

Au cours du débat deux positions se dégagent : la première illustrée par WALDMANN, confirme l'interrogation souvent entendue de l'utilité de deux structures d'action et de réflexion et par voie de conséquence, le besoin ressenti **d'une simplification et d'une clarification**.

BETI, pour sa part, indique que cette orientation peut présenter deux inconvénients : le premier, qui si l'on n'y prend pas garde aboutira à nouveau à une **prédominance des préoccupations quotidiennes** des ingénieurs en service dans l'administration, alors qu'il paraît de plus en plus utile de développer une structure de concertation entre ingénieurs en service dans les différents secteurs. Le deuxième est celui de la participation aux activités de cette éventuelle nouvelle structure des ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont choisi d'adhérer à des syndicats différents et qui actuellement peuvent se trouver sans ambiguïté au sein de l'A.I.P.C.

LECLERCQ indique que sur ce deuxième point les status existants qui reprennent pour cela les modalités de l'époque PCM, prévoient la possibilité de **double appartenance**, néanmoins, il pense pour sa part que au-delà d'une nouvelle structure éventuellement permettant de bien distinguer l'activité de réflexion, proposition, rayonnement, de l'activité revendicatrice et notamment pour la défense des intérêts matériels et moraux des ingénieurs en position normale d'activité, cette question de

double appartenance mérite sans doute une réflexion approfondie.

Il propose à la suite de cette discussion un **vote d'orientation** sur le principe de savoir si le directoire est autorisé par l'assemblée générale à entreprendre une investigation dans la ligne précédemment décrite sur l'opportunité **d'une fusion avec le S.N.A.I.P.C.**

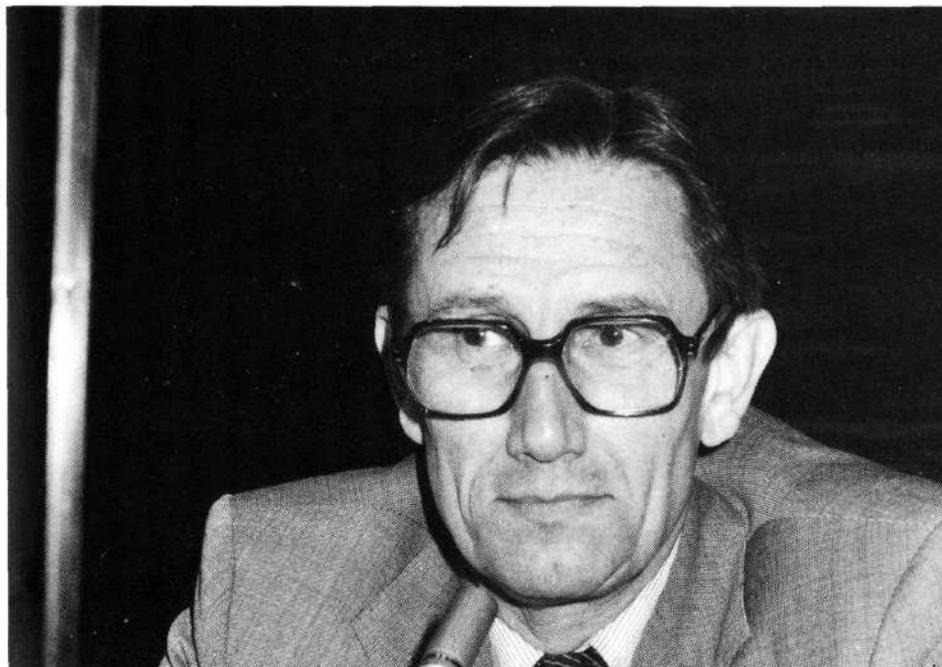
Pour : 63 Contre : 12 Abstentions : 8.



MM. LE THEULE et ARHANCHIAGUE

Jean ARHANCHIAGUE





M. AUBERT

Le Président CHAPON passe la parole à Funel, qui préside le groupe de travail B.T.P. 90 et expose l'état encore embryonnaire, des réflexions. Elles aboutissent à une série de questions posées dans une note que les participants ont en mains, et que l'on peut résumer sous la forme : " que seront en 1990 les différents acteurs, privés et publics, de l'acte de construire " ?

M. DUBOIS représentant la Fédération TP, M AUBERT pour la branche du bâtiment et M. BLOCK pour la DAEI, exposant leur point de vue, puis TEMIME, MARTINAND, BAUER, GONON, WAQUIN et plusieurs camarades font des interventions auxquelles répondent CHAPON, AUBERT, BLOCK ET FUNEL.

Le débat est centré sur un certain nombre d'idées clés qui devront être approfondies.

— il ne faut pas croire que les besoins en logement sont satisfaits. Les normes de qualité sont insuffisantes, le nombre de ménages continue à croître. La profession prend le pari que les autres secteurs du budget des ménages ne croîtront pas aux dépens de l'habitation.

— il y a beaucoup à faire pour une meilleure connaissance des désirs de l'usager final et pour la prise en compte globale du coût construction-exploitation.

— de même, l'évolution quantitative et qualitative des besoins écarte toute idée de saturation des constructions publiques.

— en matière de TP, les besoins, probablement en évolution qualitative importante,

resteront considérables. L'inertie tenant à la longueur du processus amortit d'ailleurs considérablement les pointes du besoin.

— dans les deux branches, les problèmes qui naîtront d'une variation globale de l'activité seront d'ailleurs moins préoccupants que ceux que créera une façon différente de concevoir le processus de construction

— il faut notamment observer que la nécessité d'exporter devrait conduire à une



M. DUBOIS

M. BLOCK



MM. ROUBACH, DANFLOUS ET TEYSSANDIER





concentration verticale et horizontale des moyens dont les répercussions se feront ressentir sur le marché intérieur (ce qui risque de poser des problèmes à l'Ingénierie d'État).

— l'amélioration de l'image de la branche est nécessaire. Une des conditions est l'abandon de son usage pour agir sur la conjoncture (stop and go)

— l'intervention directe et indirecte de l'État est considérable. Aura-t-il une politique de branche, et surtout une politique continue ?

— le moment est bien choisi pour se poser des questions car on peut considérer la crise comme terminée et un palier atteint.



FUNEL demande que les camarades qui n'ont pu exprimer leur point de vue lui écrivent leurs réflexions et CHAPON arrête le débat à 16 h 18.

# Congrès national de l'Association des Ingénieurs des villes de France

A l'invitation de M. PAUWELS, Président de l'Association des Ingénieurs des Villes de France, l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées était représentée aux travaux du Congrès des Ingénieurs des Villes de France ouvert à VICHY du 11 au 13 octobre, par M. MOLLARD I.P.C., Directeur Départemental de l'Allier ; celui-ci retenu une partie de la journée par les séances du Conseil Général y avait délégué M. PAULIAC, Directeur Adjoint. Le compte rendu de cette importante assemblée fait l'objet de la communication.

Le Congrès National des Ingénieurs des Villes de France s'est ouvert le jeudi 11 octobre après-midi à VICHY par l'inauguration d'une exposition industrielle présentant une gamme de matériels d'équipements urbains, utilisés par les Collectivités Locales.

La journée du vendredi 12 a été consacrée à l'important débat "les Ingénieurs des Villes face au projet de loi sur le développement des responsabilités des Collectivités Locales". C'est une morosité et certaines craintes qui perçaient dans le pré-rapport du Président PAUWELS remis aux participants et sur lequel a été axé le débat.

D'une part les I.V.F. craignent une concurrence accrue des Ingénieurs de l'Équipement dans la mesure où l'État se désengagerait d'un certain nombre de tâches au profit des Collectivités Locales, d'autre part les I.V.F. en tant que Fonctionnaires communaux souhaitent un certain nombre de garanties :

- Suppression du recrutement direct,
- Suppression du licenciement pour cause économique, menace qui les frappe, après répudiation due à un changement d'équipe municipale,
- Séparation du grade et de l'emploi,
- Possibilité de mobilité au sein d'un corps des Ingénieurs du Génie urbain,
- Garantie que les passerelles qui pourraient être prévues pour l'accès des Fonctionnaires d'État fonctionnent réciproquement à égalité de nombre et qualité d'emploi.

Les I.V.F. notent en particulier que le classement de l'École des T.P.E. en liste B modifie le rapport des forces.

- Établissement des listes d'aptitudes permettant aux Maires la liberté du recrutement

et une garantie réciproque des élus et des Ingénieurs,

- Création d'un organisme central de coordination de leurs actions.

Tous ces points ont été discutés en réunion de commission, puis rapportés devant l'Assemblée Générale par M. GERTOUX. La synthèse des débats a ensuite été présentée par M. GERTOUX à M. Marc BECAM, Secrétaire d'État aux Collectivités Locales.

Celui-ci dans son allocution a fait le point très actuel de la discussion sur le projet de réforme des Collectivités Locales en cours d'examen dans le même temps par le Sénat. En sa qualité de Maire connaissant bien tout ce qu'il peut attendre des Chefs des Services Techniques des Municipalités, le Ministre a tenté de rassurer les 500 participants présents — sur 2 500 I.V.F. en France — Si le fait de devenir des Fonctionnaires Communaux a paru satisfaire les Ingénieurs, d'autres dispositions telles la possibilité d'intégrer des cadres A ou B, que le Ministre juge valorisante, n'ont pas semblé rencontrer la pleine approbation des I.V.F. qui voient en cela un risque de blocage de leur carrière.

Après le départ de M. le Ministre à 18 h 30, qui était accompagné par M. BUSNEL, Préfet de l'Allier, M. LACARIN, Député Maire de VICHY, M. LEONELLI, Sous-Préfet de VICHY, les congressistes se sont retrouvés au Grand Casino de VICHY pour un dîner officiel auquel assistait M. MOLLARD, Directeur Départemental de l'Équipement de l'Allier, représentant le Président J. LECLERCQ.

**B. PAULIAC**

Dr. adjoint de l'Équipement

## Réunion régionale Nord-Pas-de-Calais, Picardie

Le 2 octobre 1979 s'est tenue à LILLE une réunion conjointe des groupes régionaux Nord-Pas-de-Calais et Picardie de l'A.I.P.C. et du S.N.A.I.P.C., animée par Jean COSTET, Directeur Général des Transports Intérieurs, Jacques LECLERCQ, Président de l'A.I.P.C. et Jean ARHANCHIAGUE, Président du S.N.A.I.P.C. Trente trois camarades (soit 59 % de l'effectif du corps en activité dans les deux régions) ont participé à cette manifestation qui s'est clôturée par un repas pris en commun. Au cours de la réunion ont été plus particulièrement examinés les points suivants : incidences du développement des responsabilités des collectivités locales ; réforme des rémunérations accessoires ; lancement de la réflexion prospective I.P.C. 2 000.

En préliminaire, ROCHET, Délégué Régional de l'A.I.P.C., formule les souhaits de

bienvenue aux camarades présents et remercie en leur nom COSTET, ARHANCHIAGUE et LECLERCQ d'avoir bien voulu venir s'entretenir personnellement avec les Ingénieurs des Ponts des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie des sujets intéressant directement leur avenir.

### I.P.C. et Collectivités Locales

LECLERCQ propose que soient examinées en premier lieu les incidences du développement des responsabilités locales sur l'avenir du Corps, et avant de laisser la présidence des débats à COSTET, situe le

cadre dans lequel se sont déroulés les travaux du groupe de travail constitué par l'A.I.P.C. sur ce thème et présidé par FUNEL. Après un rapide point fait par ARHANCHIAGUE sur la démarche parlementaire vis-à-vis du projet de loi, LECLERCQ précise les débuts du document de synthèse qui a été élaboré à l'issue des travaux du groupe, et qui doit être adressé aux Ministres de tutelle ainsi qu'aux députés et aux sénateurs.

\* La discussion s'engage alors sous la direction de COSTET sur les incidences des orientations du rapport FUNEL, notamment en matière d'urbanisme, domaine dans lequel le rapport explicite une perspective déjà dressée antérieurement sur certains points par le S.N.A.I.P.C. (lettre aux Maires du 21 février 1978 sur le permis de construire).



d'un camarade travaillant pour une collectivité locale, COSTET précise que dans l'hypothèse d'une décentralisation totale des compétences ayant trait au cadre de vie et à l'environnement, le nombre maximum de postes nouveaux en collectivités locales susceptibles d'intéresser un I.P.C. ne représenterait pas plus que 5 % de l'effectif actif du Corps.

D'autre part, COSTET rappelle que l'effort d'équipement de la France s'infléchissant avec la satisfaction des besoins prioritaires, les compétences du gestionnaire — que n'est pas par vocation l'Ingénieur des Ponts — seront de plus en plus recherchées, au détriment de celles du constructeur.

En conséquence, quelle doit être la politique de gestion du Corps ? (d'ores et déjà, l'effectif des promotions d'I.P.C. à la sortie de l'X va en décroissant). Un débat s'instaure alors sur l'opportunité de favoriser l'essaimage vers d'autres Ministères ou vers l'Industrie, sur l'intérêt et l'adéquation à nos compétences des postes offerts respectivement par ces divers secteurs, sur les

La première crainte exprimée est que la position décentralisatrice du rapport apparaisse en contradiction avec la volonté prôlée aux Ingénieurs des Ponts d'accroître depuis plus d'une décennie leur sphère d'intervention dans tous les domaines ayant trait à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire. Auquel cas, l'option prise dans le rapport pourrait être suspectée de démagogie, à moins qu'elle ne soit considérée comme l'expression d'un certain scepticisme face aux chances de succès d'une décentralisation complète.

Une autre crainte exprimée est qu'une décentralisation trop poussée favorise une certaine anarchie en matière d'aménagement du territoire, les préoccupations à court terme venant souvent contrarier au niveau local une vision globale à plus long terme, et le découpage communal pouvant faire obstacle à la rationalité de certaines décisions. L'Etat doit-il en conséquence conserver un rôle réglementaire ? Dans cette hypothèse quelle doit être la part jouée par un corps de fonctionnaires de l'Etat ? Ne doit-on pas dénier à un tel corps toute compétence pour dire le droit ? La commune, quant à elle, peut-elle être la source de droit commun de la totalité du droit ? L'idéal (utopique) ne serait-il pas que l'architecture des regroupements communaux diffère selon la nature des problèmes à traiter ?

Au-delà des craintes exprimées, les camarades présents à la réunion se sont prononcés dans l'ensemble favorables au principe d'une large décentralisation.

\* Puis, COSTET propose que soient examinées les répercussions probables de la réforme des collectivités locales sur l'avenir du Corps des Ponts. A cet égard, et reprenant les conclusions d'une intervention



MM. ARHANCHIAGUE, COSTET, LECLERCO, ROCHET



risques qu'une modification de l'équilibre existant entre les Ingénieurs des Ponts travaillant pour l'Etat et les autres remette en cause la justification du Corps des Ponts elle-même (tout comme le ferait une modification de l'équilibre Ingénieurs des Ponts — Ingénieurs des T.P.E. au sein des services de l'Etat).

\* Enfin, l'incidence de la réforme des collectivités locales sur l'organisation actuelle des services est rapidement abordée. ARHANCHIAGUE rappelle la position prise par le S.N.A.I.P.C. sur le non démantèlement des D.D.E. (souci du maintien de la technicité et de l'économie des moyens). Des débats, il ressort que le Corps des Ponts doit avoir le souci d'organiser les rapports entre les collectivités locales et ce que seront devenus les services extérieurs de l'Etat ; par ailleurs, une certaine inquiétude se fait jour sur les conséquences d'une réorganisation éventuelle de la C.D.C. et de ses agences locales.

## Réforme des rémunérations accessoires

Sur ce point important, ARHANCHIAGUE rappelle la position du S.N.A.I.P.C. dont l'objectif à terme est que la rémunération des I.P.C. soit prise en charge en totalité par l'Etat, dans le respect du maintien du pouvoir d'achat actuel.

Nous ne développerons pas plus en détail cette affaire dans la mesure où d'autres articles font ici le point des textes officiels définissant la réforme.

## Réflexion prospective I.P.C. 2 000

Après avoir brièvement rappelé les objectifs du lancement de la réflexion prospective I.P.C. 2 000, LECLERCQ décrit l'organisation mise en place au niveau parisien pour structurer cette réflexion. Puis il émet le souhait que, comme suite à la note conjointe des Présidents de l'A.I.P.C. et du S.N.A.I.P.C. du 6 juillet 1979, une réflexion soit rapidement engagée sur le plan régional, de façon à ce que le maximum de camarades soient sensibilisés.

LECLERCQ estime utile d'examiner en particulier ce qui a été réellement fait dans les quinze dernières années par les Ingénieurs des Ponts, au regard de ce qu'il leur apparaissait souhaitable de faire au début des années 60 sur ce même laps de temps.



MM. AZAM, ARHANCHIAGUE, COSTET, LECLERCQ, ROCHET, LEBENTAL, TOUBOL

Une discussion s'engage alors sur l'évolution qu'il serait souhaitable d'apporter à la formation des Ingénieurs des Ponts. Selon LECLERCQ, la compétence des Ingénieurs des Ponts est à développer plus vers des secteurs techniques nouveaux que vers le domaine économique ; en tout état de cause, une diversification vers des branches autres que le génie civil et le bâtiment apparaît indispensable.

Les groupes régionaux Nord-Pas-de-Calais et Picardie de l'A.I.P.C. et du S.N.A.I.P.C. espèrent, par les travaux qu'ils vont prochainement entreprendre, apporter une contribution positive à la réflexion ainsi engagée.

# formation continue - E.N.P.C.

**JANVIER 1980**

## **14 au 16 — Gestion des eaux**

Responsable : M. VALIRON, IGPC  
Administrateur Délégué, Chargé de la  
Direction générale du CEFIGRE  
Professeur à l'ENPC  
PARIS

## **14 au 17 — Compactage (Cycle, " Routes ")**

Responsables : M. ARQUIE, IGPC  
Inspecteur Général des CETE  
M. MOREL  
Directeur du Centre d'Expérimentations  
Routières du LRPC de Rouen  
M. DIGUE, Ing. Arts et Métiers  
Chargé de mission Formation et Sécurité  
à l'entreprise Jean Lefebvre  
ROUEN

## **16 au 18 — Défauts et Désordres du Bâtiment**

Responsable : M. THIBEAU, Expert  
Professeur à l'ENPC et à l'École  
Nationale Supérieure d'Architecture  
CHARTRES

## **21 au 24 — Contrôle (Cycle " Routes ")**

Responsables : M. RUBAN, IDTPE  
Directeur du LRPC de St Brieuc  
M. STOTZEL, Ing. Civ. PC  
Directeur Technique de l'Entreprise  
Reveto  
LYON

## **22 au 25 — Béton armé aux états limites (1<sup>ère</sup> partie)**

Responsables : M. LACROIX, IPC  
Professeur à l'ENPC  
M. POINEAU, IDTPE  
Chef de l'Arrondissement B1  
Division des Ouvrages d'Art — SETRA  
PARIS

## **23 au 25 — Le bois dans la construction**

Responsable : M. LOURDIN, Ingénieur du  
Conservatoire Nationale des Arts et Métiers  
Ingénieur-Conseil  
P A R I S .

## **28 au 31 — Conception et calcul des appuis d'ouvrage d'art**

Responsables : M. CALGARO, IPC  
SETRA  
M. MATHIVAT, Ingénieur Conseil  
Conseilleur technique SNBATI  
PARIS

## **29 au 30 — Politique d'exploitation et de sécurité routières**

Responsables : M. GERONDEAU, ICPC  
Secrétaire Général du Comité Interministé-  
riel de la Sécurité routière  
Directeur de la Sécurité Civile  
M. LÉGER, ICPC  
Direction des Routes et de la Circulation  
Routières  
Chef du SERES  
PARIS

## **30 au 1/2 — Montage et ges- tion des opérations immobi- lières locatives**

Responsables : M. JOUVENT  
Directeur de l'Association des propriétaires  
pour l'observation de la gestion, de l'entre-  
tien et de l'exploitation (APOGEE)  
M. GARCIA  
Directeur de la Société Civile Immobilière  
de la Caisse des Dépôts (SCIC)

## **Iu pour vous**

*Voici une dizaine d'années que l'expérience des villes nouvelles a démarré. S'il est trop tôt pour en faire un véritable bilan, on distingue cependant déjà clairement leur apport à l'évolution de l'architecture contemporaine en France.*

*Sans devoir être considérées comme des expositions d'architecture, les villes nouvelles manifestent les résultats de réflexions approfondies sur les moyens et les pratiques de l'architecture d'aujourd'hui.*

*Ainsi à l'architecte en chef tout puissant au sein d'une hiérarchie établie sont préférées des équipes d'urbanistes, de sociologues, d'architectes et d'artistes qui, dans les Établissements publics d'aménagement (E.P.A.), sont les interlocuteurs constants des constructeurs et des Pouvoirs publics, aussi bien aux niveaux techniques, financiers, administratifs qu'urbanistiques et architecturaux.*

*Notamment par la procédure remise en*

*valeur des concours, il est souvent fait appel à de jeunes architectes qui, dans le cadre rigoureux des besoins et des contraintes exprimés par le programme, réalisent des projets d'une réelle diversité au sein de laquelle on reconnaîtra sans doute un jour une " nouvelle école française d'architecture ".*

*A travers l'architecture en ville nouvelle se concrétise en outre le souci constant de la qualité de la vie :*

*— Souci de retrouver la variété des fonctions des centres urbains traditionnels et de recréer des espaces publics, foyers de l'animation urbaine (Agora d'EVRY, Centre des Sept-Mares à SAINT QUENTIN-en-YVELINES, par ex.) ;*

*— priorité donnée aux équipements publics (écoles, par ex.) auxquels on redonne une valeur symbolique au sein de*

*l'ensemble urbain sur lequel ils s'ouvrent largement ;*

*— désir d'accueillir toutes les catégories sociales sans ségrégation par l'architecture, et de multiplier les formules " intermédiaires " entre l'habitat collectif et individuel ;*

*— recherche d'un cadre — et par conséquent d'un mode de vie — spécifiquement urbain mais de dimension humaine (ex. concours des " maisons de ville " ou des " immeubles de ville ").*

*" L'expérience acquise dans les Villes Nouvelles (...) offre aujourd'hui un terrain d'études, d'analyses, de critiques ou de propositions irremplaçable par tous ceux qui cherchent à réfléchir sur le " système de l'architecture urbaine " à notre époque : ce guide est fait pour eux. En 120 pages sont présentées 133 réalisations, chacune étant illustrée par plans et photos, et chaque ville (CERGY-PONTOISE, EVRY, MARNE-la-VALLÉE, MELUN-SENART, SAINT QUENTIN-en-YVELINES) d'un plan général.*

et redonner à ces équipements une personnalité et une valeur symbolique au niveau du quartier. Là aussi les Villes Nouvelles ont joué un rôle pilote, annonçant les évolutions récentes affirmées notamment par la Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques. Ajoutons dans le même sens que, préfigurant là aussi les conclusions de la Mission, les Villes Nouvelles ont consacré un effort préalable considérable à la définition de la "commande" et donc aux études de "programmation" qui permettent d'engager sur des bases saines et stimulantes le dialogue avec l'architecte, et de créer les conditions d'un bon fonctionnement des équipements réalisés.

- Le souci de faciliter l'éclosion des échanges et de la vie, de retrouver la variété des fonctions des centres urbains traditionnels, de recréer des espaces publics et, peu à peu, de véritables rues, a conduit à consacrer des efforts importants à la combinaison d'équipements, de services et parfois de logements au sein d'ensembles que l'on appelle parfois "intégrés", ceci allant des petits centres de quartier à des projets aussi ambitieux que le Centre des Sept-Mares à Saint Quentin-en-Yvelines ou l'Agora d'Évry.

- Dans le domaine du logement, au delà de l'élément non visible mais essentiel et difficile qu'a été la volonté d'accueillir dans chaque quartier l'éventail le plus large possible des catégories sociales, à l'encontre de toutes les tendances spontanées à l'époque, le souci majeur a été de rechercher, un peu à l'aveuglette au départ, des formules intermédiaires entre les barres et les tours d'un côté, les maisons individuelles isolées de l'autre, pour donner naissance à des véritables villes. Ceci a pris des formes multiples, qui ont débouché récemment sur les concours relatifs aux "maisons de ville", puis aux "immeubles de ville", lancés par la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise et qui ont eu un retentissement national.

Un point souvent controversé concerne les concours. Au moment du lancement des Villes Nouvelles, il n'existait pratiquement plus en France de concours d'architecture, encore moins de concours respectés, à l'abri de tout soupçon. Certaines Villes Nouvelles, sur la base d'une réflexion approfondie sur leurs besoins propres, d'une programmation et d'une méthodologie rigoureuse ont lancé des concours importants articulant urbanisme, architecture et faisabilité économique et financière. En dix ans, quatre grands concours, de retentissement international, ont été lancés à Évry (Évry 1), Marne-la-Vallée (Val-Maubuée), puis Cergy-Pontoise (maisons de ville sur l'Hautail, immeubles de ville à Puiseux). La Ville Nouvelle de Melun-Sénart pratique des concours plus modestes quantitativement mais ambitieux sur le fond, au niveau de chaque quartier.

rents autour d'un centre attractif et moderne. Elles devront apporter à leurs habitants les possibilités d'emploi, de loisirs et de développement culturel qu'offrent les agglomérations plus anciennes".

Elles s'est traduite, fondamentalement, par l'abandon de la formule de "l'architecte en chef" d'opération, caractéristique des Z.U.P. et des grands ensembles, et par le choix de la présence à plein-temps, au sein d'une équipe pluridisciplinaire installée sur place dans le cadre d'un Établissement public d'aménagement, de jeunes architectes-urbanistes associés à des programmeurs et sociologues, et assurant, au-delà des études générales d'urbanisme, un dialogue continu avec les constructeurs et leurs architectes. Par ailleurs, et dès le départ, à l'instigation du Secrétariat général du groupe central des Villes Nouvelles, ont été noués des liens privilégiés avec le Service de la Création Architecturale de la Direction de l'Architecture et, dès sa création, avec le Secrétariat Permanent du Plan-Construction.

Sur ces bases, et dans le cadre d'une émulation savamment entretenue entre les diverses Villes Nouvelles, chacun a cherché librement sa voie compte tenu de ses contraintes propres, de ses objectifs prioritaires, et aussi des préoccupations des élus locaux et des nouveaux habitants peu à peu apparues et développées. Pour la première fois peut-être, des Villes Nouvelles ne correspondaient pas à un schéma imposé d'en haut mais à une réflexion locale enrichie par les conflits et contraintes inhérents à la période de démarrage. Chaque Ville Nouvelle a ainsi trouvé peu à peu sa physiologie propre.

Comment tout ceci s'est-il traduit dans les relations avec les constructeurs et architectes, et plus généralement dans le domaine de l'architecture ? Le sujet justifierait une étude particulière. Sur la base de notre expérience, les points suivants nous paraissent devoir être soulignés.

- Au départ, il y a eu incontestablement le souci d'échapper aux "grands maîtres" en place, aux hiérarchies, pour faire appel à une nouvelle génération d'architectes. Ceci a provoqué bien des amertumes et des conflits, impliqué sans doute des injustices, et entraîné quelques déboires. Globalement, cela reste un phénomène fondamental et sans doute, pour une large part, à l'origine de tout le courant de réflexion sur l'urbanisme et l'architecture qui s'est développé depuis 1970 dans notre pays.

- Un effort exceptionnel, à contre courant des pratiques et des instructions en vigueur à l'époque, a été consacré aux équipements publics, et d'abord aux écoles, collèges et équipements sportifs, pour échapper aux contraintes des modèles industrialisés

## Préface

Publier un guide de l'architecture dans les Villes Nouvelles de la région parisienne, quelques années seulement après leur naissance, peut paraître présomptueux ou prématuré. Pourtant, l'éventail des réalisations présentées illustre déjà la vitalité et la diversité de l'architecture en Villes Nouvelles, et permet d'apprécier l'importance de cet apport à l'évolution de l'architecture contemporaine dans notre pays. A vrai dire, au moment où l'enracinement progressif des Villes Nouvelles leur permet de mûrir et d'affirmer leurs exigences qualitatives, et compte tenu de la durée d'élaboration des opérations, le guide des projets à l'étude ou en cours de réalisation serait, à certains égards, plus fourni et plus stimulant pour l'esprit que la présentation des opérations terminées. Il reste que celles-ci existent aujourd'hui en grand nombre et, par leur existence même, permettent à la réflexion et à la critique de s'exercer en dehors du cercle restreint des spécialistes. Ce guide est d'abord destiné au curieux et au promeneur, et veut l'aider à se forger une opinion sur ce sujet d'actualité qu'est l'évolution récente de notre architecture. Il y découvrir, là comme ailleurs, les signes d'une évolution rapide et d'une réflexion et d'un effort intenses, qui n'ont pas encore débouché sur un équilibre pleinement satisfaisant.

Il convient de rappeler que l'architecture n'est pas la mission première des Villes Nouvelles. Destinées à permettre de maîtriser la congestion et le développement en tache d'huile de l'agglomération parisienne, les Villes Nouvelles ont consacré, dans une conjoncture difficile, l'essentiel de leurs efforts à maîtriser la spéculation foncière, à assurer l'équilibre progressif de l'habitat et de l'emploi, des quartiers d'habitation et des espaces verts, à créer les conditions permettant l'accueil de toutes les catégories sociales et le développement progressif de "centres urbains" nouveaux, apportant à la grande banlieue sa part des loisirs, des services, des bureaux jusqu'alors concentrés à Paris. Ces priorités restent fondamentales et ont parfois condamné à faire passer au second plan la qualité de l'architecture. Ce sont elles qui permettront peu à peu l'éclosion d'une véritable vie urbaine.

Cependant la préoccupation de qualité architecturale a été affirmée dès le départ par la première directive gouvernementale sur les Villes Nouvelles, signée par M. Pompidou, Premier Ministre, en avril 1966 : "celles-ci, réalisées progressivement suivant un plan d'ensemble, assureront l'articulation cohérente de quartiers variés de types d'architecture et d'habitation diffé-

Aujourd'hui, au niveau national, le courant s'est renversé, les concours se sont multipliés sans que leur méthodologie ait toujours été bien définie. Un vaste débat s'est ouvert pour ou contre les concours. L'analyse de l'expérience des Villes Nouvelles montrerait sans doute que la question n'a pas de sens dans l'absolu, que les concours sont nécessaires et enrichissants s'ils restent peu nombreux, s'appliquent à des problèmes bien choisis, sont conçus sur des objectifs bien définis et s'appuyant sur une méthodologie rigoureuse et un jugement dont l'objectivité ne peut être discutée.

Il serait prétentieux, et inexact, d'affirmer que les villes nouvelles présentent uniformément aujourd'hui une architecture exemplaire. Et d'ailleurs bien malin qui pourrait définir cette architecture exemplaire, le " style " de notre temps. L'architecture française est à la recherche d'un équilibre qu'elle n'a pas encore trouvé. Mais toutes les Villes Nouvelles présentent de bons exemples de l'évolution la plus significative de notre architecture récente. Les réussites, partielles ou totales, sont nombreuses et, ce qui est peut être le plus important, ressenties comme telles par les habitants.

A sa manière, la conjoncture économique difficile des dernières années y a aidé : l'abandon des grands programmes confiés au même architecte au profit de la combinaison d'opérations plus petites a facilité l'effort entrepris pour retrouver l'échelle humaine et une réelle diversité de l'architecture. Il a rendu plus nécessaire et plus précieux ce qui fait, fondamentalement, l'originalité des Villes Nouvelles, à savoir — on l'a dit — l'existence d'une équipe permanente de coordination incluant, à côté des administrateurs et des techniciens, un groupe d'architectes-urbanistes s'appuyant sur des spécialistes de la programmation.

Il reste, pour aller plus loin, à faire confiance à la nouvelle école française d'architecture, mais plus encore, sans doute, à poursuivre une réflexion méthodique et rigoureuse sur les relations entre les différents partenaires et les niveaux d'intervention des uns et des autres. Il semble qu'au cours des siècles, l'architecture urbaine se soit toujours épanouie dans le cadre :

- de rapports de responsabilité clairs et bien définis entre le client et l'architecte, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre ;
- de contraintes multiples mais clairement connues à l'avance au niveau de l'économie, de la technique et des matériaux, imposant notamment d'elles-mêmes la continuité physique des bâtiments et de strictes limites de hauteur ;

• et, sauf exception, d'un urbanisme qui, résultant d'une reconquête perpétuelle de la ville sur elle-même, s'imposait à elle par la combinaison du parcellaire et de règles simples d'alignement et de gabarit.

Ce jeu de rapports bien définis s'est, au 20<sup>e</sup> siècle, singulièrement compliqué et obscurci. L'importance des programmes, l'éclatement dans l'espace permis par les nouveaux modes de transport, l'étonnante liberté gagnée parfois par l'architecte au niveau des techniques et des matériaux, donc de la forme, l'ont incité à rêver d'un rôle de " fabricant " de ville. Mais pendant ce temps, le flou de l'urbanisme et des méthodes de l'urbanisme, la spécialisation croissante des intervenants, la confusion

Jean-Eudes  
**ROULLIER**  
Directeur de  
l'Urbanisme

et des Paysages (1)

(1) ancien Secrétaire Général du Groupe central des villes nouvelles.

qui en résulte dans les rapports maître d'ouvrage — maître d'oeuvre, ont eu des incidences lourdes et mal perçues sur la qualité architecturale. A l'étranger, des collectivités locales assez vastes et puissantes pour assumer la double responsabilité de l'urbanisme et de la " commande " ont pu parfois jouer le rôle de régulateur dans cette évolution. Ce n'a qu'exceptionnellement été le cas dans notre pays.

L'expérience acquise dans les Villes Nouvelles, l'effort méthodologique qui y a été entrepris, les erreurs aussi, qui y ont été commises, offrent aujourd'hui un terrain d'étude, d'analyse, de critiques ou de propositions irremplaçable pour tous ceux qui cherchent à réfléchir sur le " système de l'architecture urbaine " à notre époque.

Guy  
**SALMON — LEGAGNEUR**  
Secrétaire Général  
du Groupe Central

des Villes Nouvelles

## colloques

### " L'Islam face au monde contemplatif "

Un séminaire sur "L'Islam face au monde contemporain" est organisé au Maroc au printemps 1980 à l'initiative de François BOSQUI, I.P.C. X 60.

Ce séminaire aura lieu dans la ville de FES, haut-lieu de l'Islam.

Il sera animé par des spécialistes marocains de la religion et de la civilisation islamiques.

- Les thèmes retenus seront les suivants :
- Le rôle politique de l'Islam dans les états contemporains,
  - La dimension sociale de l'Islam,
  - L'Islam face aux grandes idéologies contemporaines,
  - L'unité et la diversité du monde islamique,
  - La spécificité de l'Islam par rapport aux autres grandes religions monothéistes.

Parallèlement aux séances de travail qui auront lieu le matin, des activités diverses seront organisées et notamment des rencontres avec des personnalités marocaines du monde industriel et administratif.

Les frais de participation sont fixés à 2.500 francs par participant ou personne accompagnatrice non participante. Ils comprennent la prise en charge complète du séjour pendant une semaine ainsi que les déplacements.

Il est donc demandé à ceux qui seraient intéressés de bien vouloir retourner le bulletin de préinscription ci-joint et d'indiquer notamment la semaine qui leur conviendrait le mieux entre le 1<sup>er</sup> avril et le 15 mai 1980. A l'examen des réponses reçues une date définitive sera retenue et un contact personnel pris avec chaque participant et les frais de participation acquittés.

#### BULLETIN DE PRÉINSCRIPTION

NOM et PRÉNOM .....

ADRESSE PROFESSIONNELLE (TÉL.) .....

ADRESSE PERSONNELLE (TÉL.) .....

PERSONNE(S) ACCOMPAGNATRICE(S) (nombre et qualité) .....

SEMMAINE SOUHAITÉE .....

Ce bulletin est à retourner si possible avant le 31 décembre à l'adresse suivante : François BOSQUI, A.I.P.C., 28, rue des Saints-Pères — 75007 PARIS.

# mouvements

## SECTEUR PUBLIC

### DÉCISIONS

Monsieur Pierre **FILIPPI**, I.G.P.C., en service détaché auprès de l'E.P.A.D., est, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1979, réintégré dans son administration d'origine et affecté au Conseil Général des Ponts et Chaussées. Arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 1979

Monsieur Michel **RAY**, I.P.C. au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées est, à compter du 25 avril 1979, mis à la disposition du Ministère des Affaires Étrangères pour servir en Algérie au titre de la Coopération Technique. Arrêté du 9 juillet 1979

Monsieur Jean **MOREL** I.P.C. au Service Technique de l'Urbanisme est, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1979, mis à disposition du Premier Ministre — Secrétariat Général du Comité Interministériel de la Sécurité Routière. Arrêté du 19 juillet 1979

Monsieur Raymond **SAJUS**, I.C.P.C., en service détaché auprès de la S.N.C.F., est placé en position hors cadres à compter du 16 novembre 1978. Arrêté du 3 août 1979

Monsieur Claude **BERLIOZ**, I.P.C., en service détaché auprès de la S.N.C.F., est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1978, placé en position hors cadres. Arrêté du 3 août 1979

Monsieur Dominique **GARDIN**, I.P.C. est, à compter du 18 juin 1979, placé en position de disponibilité pour une période de trois ans éventuellement renouvelable une fois pour une durée égale, auprès de la Fédération Nationale des Travaux Publics en qualité de Chef du Service des Affaires Internationales. Arrêté du 10 août 1979

Monsieur François **HANUS**, I.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Maritime, est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, mis à la disposition du Crédit Lyonnais pour y exercer les fonctions d'Ingénieur Conseil. Arrêté du 23 août 1979

Monsieur Hervé **LAINE**, I.P.C. à la Direc-

tion Départementale de l'Équipement du Val-de-Marne, est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, mis à la disposition de l'Institut Auguste Comte pour l'étude des sciences de l'action. Arrêté du 30 août 1979

Monsieur Hubert **ROUX**, I.C.P.C., chef de la Mission régionale Rhône-Alpes, est, à compter du 16 juillet 1979, mis à la disposition du Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité, en vue d'exercer les fonctions de Chef du Service Régional et Urbain. Arrêté du 3 septembre 1979

Monsieur Pierre **CATELLA**, I.C.P.C., Directeur Départemental de l'Équipement de l'Oise, est, à compter du 15 septembre 1979, mis à la disposition du Ministère de la Santé et de la Sécurité Sociale pour exercer les fonctions de Chef du Service des Constructions et de l'Équipement à la Direction des Hôpitaux. Arrêté du 3 septembre 1979

Monsieur Henri **MATHIEU**, I.G.P.C. à la mission spécialisée d'Inspection "Ouvrages d'Art", est, à compter du 28 juillet 1979, désigné comme membre de l'Inspection Générale de l'Équipement et de l'Environnement. Arrêté du 4 septembre 1979

Monsieur René **CHALLINE**, I.C.P.C., chef de la division topographie photographie, est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, nommé chargé de mission auprès du Directeur du Service Technique de l'Urbanisme. Arrêté du 4 septembre 1979

Monsieur Jean-François **POMMARET**, I.P.C., Mis à la disposition du Collège de France est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, affecté à l'E.N.P.C. Arrêté du 13 septembre 1979

Monsieur Claude **CHARMEIL**, I.C.P.C., en service détaché auprès de la délégation à l'aménagement du Territoire et à l'action régionale, est, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1979, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du Ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs en qualité de Chef du Service de l'Équipement. Arrêté du 20 septembre 1979

Monsieur Paul **GAUD**, I.C.P.C., en dispo-

nibilité depuis le 1<sup>er</sup> avril 1972, est réintégré dans son administration d'origine et affecté provisoirement à la Direction des Routes et de la Circulation Routière. Arrêté du 2 octobre 1979

Monsieur Philippe **ROUSSELLE**, I.C.P.C. en service détaché auprès de la S.C.E.T., est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, réintégré dans son corps d'origine et placé en service détaché auprès de la Ville de Paris pour occuper un emploi d'Ingénieur en Chef de la Commune de Paris à la Direction de l'Aménagement Urbain. Arrêté du 3 octobre 1979

Monsieur Daniel **ROBEQUAIN**, I.C.P.C., en service détaché auprès de la Ville de Marseille, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1979, réintégré dans son administration d'origine et affecté à la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, en qualité de chargé de mission auprès du Directeur. Arrêté du 7 octobre 1979

Monsieur Jean **BORDES**, I.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône, est, à compter du 16 octobre 1979, mis à la disposition de l'Office Public d'Aménagement et de Construction des Bouches-du-Rhône en qualité de Directeur Général. Arrêté du 15 octobre 1979

Monsieur Claude **HOSSARD**, I.P.C. en service détaché auprès de la S.C.E.T. est, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1979, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale en qualité de chargé de mission. Arrêté du 17 octobre 1979

Monsieur Pierre **GUELFY**, I.C.P.C., détaché auprès de l'E.P.A.D. est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, mis à la disposition de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat. Arrêté du 17 octobre 1979

Monsieur Maurice **LE FRANC**, I.C.P.C. au S.E.T.R.A. est, à compter du 16 novembre 1979, affecté au Conseil Général des Ponts et Chaussées et chargé de mission auprès du Président de la Section des "Techniques de Génie Civil et de Bâtiment". Arrêté du 17 octobre 1979

Monsieur Jacques **GAILLARD**, I.P.C. en stage aux U.S.A., est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, affecté à la Direction de la Prévention des Pollutions en qualité de chargé de mission au Service des Problèmes de l'eau. Arrêté du 17 octobre 1979

Monsieur Philippe **VIDAL**, I.P.C. est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, placé en

service détaché pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable auprès du Secrétariat d'État auprès du Ministre de l'Intérieur (Départements et Territoires d'Outre-Mer) pour servir en Nouvelle Calédonie dans un emploi de son grade.  
Arrêté du 22 octobre 1979

Monsieur Daniel **CINTRA**, I.P.C. à la Direction de la Prévention des Pollutions, est, à compter du 16 octobre 1979, placé en disponibilité pour études et recherches pour une période de trois ans éventuellement renouvelable.  
Arrêté du 22 octobre 1979

Monsieur Daniel **ROBEQUAIN**, I.C.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, chargé du Service Technique de l'Urbanisme.  
Arrêté du 25 octobre 1979

## NOMINATIONS

**Les Ingénieurs du Corps des Travaux Publics de l'État dont les noms suivent sont nommés et titularisés Ingénieurs des Ponts et Chaussées à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1979 :**

MM. Jacques **AUBE**  
D.D.E. LOIRET  
Daniel **AUBERT**  
UNION NATIONALE DES FED.  
D'ORGAN. D'H.L.M.  
Dominique **BOUTON**  
D.D.E. SEINE-SAINT-DENIS  
Gérard **CHARPENTIER**  
D.D.E. ESSONNE  
Jean-Charles **CREN**  
B.C.E.O.M.  
Claude **POMERO**  
D.D.E. CORSE DU SUD  
Gilles **RICONO**  
D.D.E. LOIRE  
Yves **ROBICHON**  
S.E.T.R.A.  
Jacques **THEOBALD**  
C.E.T.E. D'AIX EN PROVENCE

Les Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont nommés et titularisés dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

MM. Claude **ALLET**  
D.D.E. CHER  
Michel **AVENAS**  
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE  
Philippe **AYOUN**  
C.E.T.E. DE BORDEAUX  
Olivier **BARBAROUX**  
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE  
Robert **BRANCHE**  
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE  
Dominique **BUREAU**  
E.N.P.C.

Daniel **BURSAUX**  
D.D.E. DOUBS  
Geoffroy **CAUDE**  
ADMINISTRATION CENTRALE

MM. Didier **CHAPPET**  
C.E.T.E. de LYON  
Bertrand **DEROUBAIX**  
S.E.T.R.A.  
Jacques **DESROUSSEAUX**  
E.N.P.C.  
Jean-Paul **DOUTHE**  
D.R.E. " ILE DE FRANCE "  
Jean-Pierre **DUFAY**  
D.D.E. YONNE  
Jérôme **FESSARD**  
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

Mlle Anne **GELY**  
S.E.T.R.A.

MM. Jean-Louis **GERBENNE**  
S.E.T.R.A.  
Jérôme **GRANBOULAN**  
E.N.P.C.  
François **HABIB**  
E.N.P.C.  
Étienne **HIMPENS**  
D.D.E. ORNE  
Bernard **JACOB**  
Administration centrale  
Michel **JEAN-FRANÇOIS**  
D.D.E. AISNE  
Pierre **LANDOUER**  
E.N.P.C.  
Bruno **LEBENTAL**  
Serv. Navig. PAS DE CALAIS  
Marc **LE GRAND**  
D.D.E. NORD  
Thierry **LOUIS**  
E.N.P.C.  
Jean-François **MAHE**  
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE  
Jean-Michel **OTT**  
D.D.E. LOIRE  
Cyrille du **PELOUX**  
**de SAINT-ROMAIN**  
MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE  
Pierre-Louis **PETRIQUE**  
D.D.E. HAUT RHIN  
Éric **REBEYROTTE**  
E.N.P.C.  
Bruno **VERGOBBI**  
Serv. Marit.  
BOULOGNE/CALAIS  
Philippe **VIDAL**  
Sec. d'État Min. Intérieur  
Thierry **WASTIAUX**  
E.N.P.C.

Arrêté du 28 août 1979

Monsieur Marius **LIOCHON**, I.C.P.C. en service détaché auprès de l'Agence Financière de Bassin " Loire Bretagne " est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979 nommé Secrétaire de la 5<sup>e</sup> Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées.  
Arrêté du 18 septembre 1979

Monsieur Jean-Pierre **LARQUETOUT**, I.C.P.C., adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Haute-Savoie, est, à compter du 16 septembre 1979, nommé Chef du Service Technique des Remontées Mécaniques.  
Arrêté du 19 septembre 1979

Monsieur Jacques **ROUSSET**, I.C.P.C. au Service Technique de l'Urbanisme est, à compter du 16 septembre 1979, nommé Directeur Départemental de l'Équipement de l'Oise.  
Arrêté du 4 octobre 1979

## MUTATIONS

Monsieur Georges **SAURY**, I.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement du Finistère, est, à compter du 16 septembre 1979, muté à la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie, en qualité d'Adjoint au Directeur.  
Arrêté du 28 août 1979

Monsieur Bernard **DURAND**, I.P.C. au Service Technique de l'Urbanisme est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, muté à la Direction de la Construction en qualité de Secrétaire permanent Adjoint du Plan Construction.  
Arrêté du 4 septembre 1979

Monsieur Raymond **TORDJEMAN**, I.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement de la Côte-d'Or, est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1979, muté à la Direction Départementale de l'Équipement du Nord pour y être chargé du Service de l'Urbanisme et de l'Environnement.  
Arrêté du 4 septembre 1979

Monsieur Alain **GOUEMAND**, I.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement du Val-D'oise, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, muté à la Direction des Transports Terrestres en qualité d'Adjoint au Chef du Service des Transports de Marchandises.  
Arrêté du 26 septembre 1979

Monsieur Maurice **MARTIN**, I.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement de la Charente-Maritime, est, à compter du 16 octobre 1979, muté à la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne en qualité d'adjoint au chef du groupe " Urbanisme Opérationnel et Construction " et chef de l'arrondissement " zones opérationnelles d'aménagement ".  
Arrêté du 2 octobre 1979

Monsieur Jean-Michel **LANNUZEL**, I.P.C. au centre d'études techniques de l'Équipe-

ment de Nantes, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, muté à la Direction Départementale de l'Équipement du Finistère pour y être chargé du GEP.  
Arrêté du 19 octobre 1979

Monsieur Pierre **PLENAT**, I.C.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement de la Manche, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, muté à la Direction Régionale de l'Équipement " Nord-Pas-de-Calais " en qualité d'Adjoint au Directeur.  
Arrêté du 25 octobre 1979

## PROMOTION

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées :

MM. Georges **CAMUS**  
Bruno **FONTENAIST**  
Robert **FOREST**  
Gérard **GASTAUT**  
Jacques **PERTUZIO**  
Georges **PONSOT**  
Marcel **RAT**  
Daniel **ROBEQUAIN**

Arrêté du 18 septembre 1979

## RETRAITES

Monsieur Pierre **CLARIN**, I.C.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement du Doubs, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.  
Arrêté du 23 août 1979

Monsieur Jean **FONKENELL**, I.C.P.C. en disponibilité auprès de l'Immobilier Construction de Paris, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.  
Arrêté du 9 octobre 1979.

Monsieur Gilbert **CARASSUS**, I.C.P.C. à la Direction Départementale de l'Équipement des Hautes-Pyrénées, est, à compter du 4 décembre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.  
Arrêté du 9 octobre 1979

## DÉCÈS

Nous avons le regret de faire part du décès survenu le 2.08.79 de notre Camarade

André de **ROUVILLE**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées e.r. Directeur honoraire du Service des Phares et Balises — Professeur honoraire à l'E.N.P.C. —

Membre et Ancien Président de l'Académie de Marine.

Nous présentons à sa famille toutes nos condoléances.

# Président Pierre CALLET

## In mémoriam

Allocution de J. CHAPON le 13.11.79

Le Président Pierre CALLET nous a quittés le 8 novembre 1979, brutalement arraché à une famille unie qu'il aimait profondément, arraché également à son autre famille de l'Administration et des Transports, à laquelle il s'est dévoué durant toute sa carrière — près de 60 ans.

Ceux qui croient en Dieu l'accompagnent de leur prière, tous l'accompagnent de leur respect, de leur estime et de leur affection. C'est pourquoi les paroles que mes fonctions me font le triste devoir de prononcer sont dénuées de tout formalisme officiel ; elles viennent du plus profond de mon cœur et sont empreintes d'une émotion que je ne cherche pas à dissimuler.

C'est avec cette émotion, Madame, et vous tous, unis dans la peine que j'exprime le message de vive sympathie que m'ont confié M. Michel d'ORNANO, Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie, et M. Joël LE THEULE, Ministre des Transports.

Avec la simplicité de ce qui est sincère, je vous exprime les sentiments de profonde tristesse qu'éprouvent le Corps des Ponts et Chaussées, l'Administration toute entière et le monde du Transport : chacun de nous partage votre peine car, à des titres divers et pendant plus ou moins longtemps, chacun a connu le Président CALLET pour avoir travaillé avec lui, mais tous sans exception ont été séduits par ses qualités intellectuelles et morales — et lui portent une affectueuse admiration.

Si mes propos font l'éloge du Président CALLET, ce n'est ni pour céder à un rite, ni pour lui rendre justice de sa carrière : le Président CALLET incarnait le service public ; comme pour tous ceux qui croient en leur mission au service de l'Etat — au service de tous les citoyens — la seule récompense est la satisfaction d'avoir accompli son devoir, de l'avoir fait avec toutes ses forces et de toute son âme, sans chercher la louange ni même le satisfecit.

Précisément parce que toute la vie de Pierre CALLET a été un acte de foi dans le service public, je me dois d'en rappeler les principales étapes, afin que chacun de nous y trouve un modèle pour sa propre conduite.

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique — promotion 1921 — Pierre CALLET commence son métier d'Ingénieur des Ponts et Chaussées au service de l'Yonne, puis à celui de la Navigation du Rhin ; en 1937, il est affecté au Port Autonome du Havre — et son nom ne fera plus qu'un avec celui du port normand.

La guerre l'appela au front en 1939 ; il se bat et il est sérieusement blessé, avec une citation à l'Ordre de l'Armée ; lui qui avait déjà payé son tribut au pays, il revient au Havre, malgré les dangers de cette ville exposée à tous les coups de la guerre, mais son idéal de la liberté et du respect de tous les hommes lui interdit d'accepter la loi d'une idéologie, qui érigeait le mépris des autres en véritable dogme, Pierre CALLET s'engage alors dans une résistance active.

Directeur et Commissaire Général du port du Havre à compter du 15 août 1944, il est en outre nommé Préfet délégué de la République à la Libération et assume la difficile mission de faire renaître une ville entièrement détruite. Puis il se consacre totalement à sa tâche de Directeur du Port Autonome du Havre : pendant 15 ans, il met son savoir et son énergie à construire un ensemble portuaire nouveau — qui débordait rapidement les dimensions du port détruit et devient le deuxième port de France. Maîtrisant les derniers progrès de la technique mais surtout avec une prescience des conditions du lendemain, s'entourant d'une équipe d'hommes soudés par l'amitié et leur foi en leur mission, Pierre CALLET a conçu et réalisé le port et l'ensemble industriel dont la France avait besoin sur sa façade ouest pour desservir son commerce extérieur et conquérir sa position dans l'économie de l'après-guerre.

Mission accomplie — passant le flambeau à une équipe qui est restée la sienne — il quitte en 1959 un port en pleine expansion auquel son nom restera attaché, tant est profonde son empreinte, tant chaque havrais est conscient de l'efficacité de son action.

Promu Ingénieur Général, il se voit confier

la Direction des Transports Terrestres au Ministère des Travaux Publics et des Transports : son rôle dans ces fonctions est à l'image des précédentes. Pierre CALLET était connu et estimé du monde portuaire et maritime, il gagne la confiance et l'amitié de l'ensemble du monde des transports.

Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées de 1964 à 1972, il reste un homme dynamique devenu plus savant et encore plus sage : ses conseils sont nourris de l'expérience des hautes responsabilités qu'il a exercées, marqués par la pleine ouverture de son esprit sur les problèmes du jour et encore plus de demain, dominés par une conscience professionnelle sans faille et empreints d'une complète bienveillance ; il est écouté et suivi par tous, Ministères, collègues, fonctionnaires et usagers car chacun sait qu'il n'a pour préoccupation que l'intérêt général — l'intérêt des autres.

L'âge de la retraite aura été pour lui celui d'une autre carrière active, au service du transport qu'il avait servi pendant le demi-siècle de sa vie administrative.

Pendant près de 8 ans, il s'est consacré à la profession du transport fluvial (administrateur de la Sté SOGESTRANS, Président du Comité de Défense de la Batellerie (CODEBA), Vice-Président du Comité des armateurs fluviaux (CAF) et Président des NAUTES, cette association amicale qui s'efforce d'y perpétuer la tradition presque millénaire des marchands de l'eau).

Se faisant l'interprète d'une profession unanime, le Président TRORIAL me rappelait tout à l'heure que Pierre CALLET a accepté toutes les tâches dont la profession lui a demandé de se charger et qu'il mettait à les accomplir l'ardeur et la simplicité d'un ingénieur qui découvre sa carrière. C'est là que la mort l'a surpris, à un moment où chacun s'accorde à reconnaître sa constance jeunesse de pensée et une activité qui démentait son âge.

Le nom de Pierre CALLET est connu dans le monde entier. Sa personnalité a dominé nombre de rencontres internationales ; de nombreux Etats ont fait appel à sa science et à son jugement pour les conseiller dans le domaine des transports. Sa disparition est aujourd'hui ressentie bien au-delà de nos frontières, dans tous ces pays dont plusieurs lui ont accordé leurs plus hautes distinctions. Elles venaient s'ajouter à celles — nombreuses — que la France lui a décernées puisqu'il était Commandeur de la Légion d'Honneur, Grand Officier de l'Ordre National du Mérite, titulaire de la Croix de Guerre, de la Médaille de la Résistance...

Ingénieur compétent, administrateur soucieux d'une gestion rigoureuse, expert des

problèmes de transports au plan de la technique comme de l'exploitation, homme hardi et courageux pour construire un ouvrage, diriger un grand service ou un établissement public, comme pour risquer sa vie pour défendre son idéal, Pierre CALLET était avant tout un homme, au plein sens du terme, dont l'existence a été consacrée aux autres.

Les autres, c'était d'abord sa famille dont il était heureux et fier, et dont aujourd'hui nous partageons le chagrin et la fierté. C'étaient ses amis — tous ceux qui ont travaillé avec lui, ses collaborateurs directs et tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour lesquels son nom rejoint celui des plus illustres dans l'histoire du Corps.

Oui, l'Ingénieur Général, le Directeur, le Président Pierre CALLET était simplement un homme : je ne peux, en ce moment, m'empêcher d'évoquer ce jour de juillet 1955, celui de mon premier jour de service au Port de Rouen, où une visite ministérielle nous fit débarquer au port du Havre : j'en découvrais le directeur, dont le nom était déjà célèbre et je n'oublierai jamais la simplicité et l'amabilité avec lesquelles il accueillit le jeune Ingénieur que j'étais.

Mon admiration n'a fait que croître lorsque j'eus, quelques années plus tard, le privilège de travailler en étroite liaison avec lui : je trouvais la même bienveillance qu'il manifestait à tous nos camarades, avec la haute conscience de ses responsabilités à l'égard du Corps des Ponts et Chaussées — avec la constante volonté de donner le conseil désintéressé si ce n'est dans l'intérêt de son interlocuteur.

Ces souvenirs personnels, nombreux ici sont ceux qui pourraient en évoquer de semblables, bien mieux que moi puisqu'ils ont eu la chance de travailler davantage avec lui : qu'ils me permettent d'être l'interprète de leur peine, et surtout de leur fidélité et de leur affection pour celui qui fut notre chef et notre ami.

Au moment où Pierre CALLET rejoint la Maison du Père, la meilleure façon d'honorer sa mémoire est de vivre selon son exemple : exigeant de lui-même bien plus que des autres, ne transigeant pas avec la vérité mais toujours prêt à écouter les autres — en particulier les jeunes —, technicien de talent, gestionnaire avisé, serviteur de l'Etat qui n'a jamais failli à la grandeur du service public,

Telle est l'image que nous conserverons de Pierre CALLET. Nous la garderons fidèlement dans nos mémoires, et davantage encore dans nos cœurs.

## MOUVEMENTS

A la suite de la lettre fin octobre adressée à tous les I.P.C. dans les secteurs para-public et privé nous avons reçu les réponses suivantes :

## NOMINATIONS

### SECTEUR PARA-PUBLIC

Michel **MARREC** chef de la division des études générales à l'E.P.A.D.

François **AILLERET** : directeur adjoint de la production et du transport à Electricité de France.

Étienne **CHAMBRON** : Direction de la ligne nouvelle Paris Sud-Est à la Société Nationale des Chemins de Fer.

### SECTEUR PRIVÉ

Pierre **MATHIS** : Ingénieurs conseil du groupe d'entreprises SEREL FRANCE.

Pierre **SUARD** : P.D.G. des " Laminiers tréfileries câbleries de Lens " à la suite de la prise de contrôle de cette société par les " câbles de Lyon " dont il reste administrateur directeur général.

Jean-Claude **ROUDE** : Directeur à la direction générale de l'entreprise JEAN LEFEBVRE.

François **KIRCHNER** : Directeur technique de la société française C.E.A.T.



# RINCHEVAL

95230 SOISY-SOUS-MONTMORENCY (FRANCE)

Tél. : 989.04.21 - Télex : 697 539 F



**MATÉRIEL DE  
STOCKAGE  
CHAUFFAGE**

**ET**

**ÉPANDAGE DE LIANTS  
HYDROCARBONES**

**ÉPANDEUSES, ÉPANDEUSES D'ENTRETIEN  
CITERNES FIXES ET MOBILES  
CENTRES DE STOCKAGE  
CHAUDIÈRES A HUILE, ETC.**

**Plus l'essence  
augmente  
plus vous  
avez besoin  
de Mobil 1.**



**L'huile qui économise l'essence.**