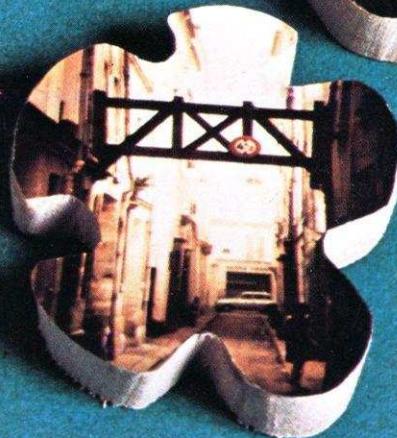
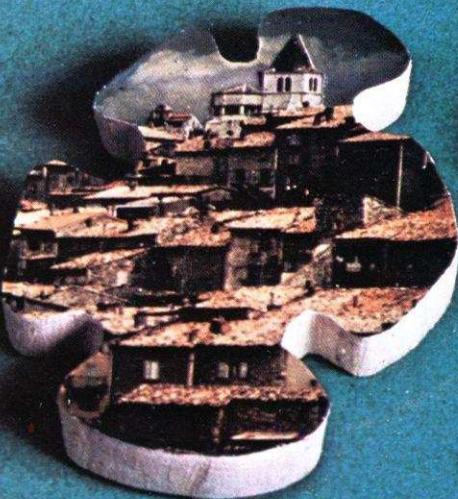
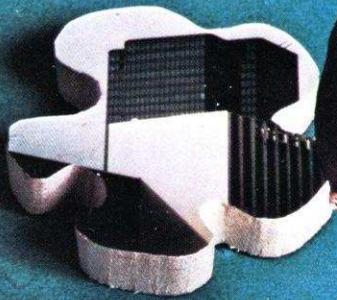
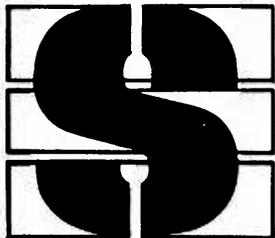


DDÉ



être D.D.E en 78

ESSE 1978



surschiste



SCHISTES ROUGES ET
NOIRS

CENDRES VOLANTES

CENDRES DE FOYER

SCORIES MACHEFERS

SABLES

DIVISION : S.C.B.M.

2, route de la Bassée

B.P. 149

62303 LENS

Tél. : (21) 79.35.72

BRIQUES

DE

Semi-parement

USINE

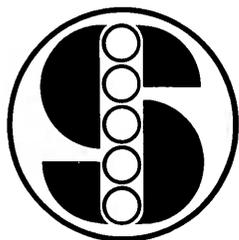
et SERVICES COMMERCIAUX

Route de Vermelles

HULLUCH

62410 WINGLES

Tél. : (21) 29.51.66



surex



GRANULATS

LEGERS

DE

SCHISTE

HOULLER

EXPANSÉ

USINE

et SERVICES COMMERCIAUX

62740 FOUQUIERES-les-LENS

Tél. : (21) 28.62.60



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

Directeur de la publication :
Jacques TANZI
Président de l'Association

Administrateur délégué :
Philippe AUSSOURD
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Rédacteur en chef :
Olivier HALPERN
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Rédacteur en chef adjoint :
Benoît WEYMULLER
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

**Secrétaire générale
de rédaction :**
Brigitte LEFEBVRE DU PREY

**Rédaction - Promotion
Administration :**
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e - 260.25.33

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

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

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

Dépôt légal 1^{er} trimestre 1978
N° 6257
Commission Paritaire N° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE
U.S.H.A.
Aurillac

sommaire

dossier

Editorial	13
F. MAISSE	
L'administration départementale	14
P. ARBEFEUILLE	
Un département urbain	17
J. WINGHART	
L'assistance architecturale	19
M. VOINOT	
Les élus locaux	25
R. BOUCHET	
L'aménagement	27
A. LEBLANC	
Problèmes quotidiens	31
P. VAUDAY	
Les techniciens	34
R. BOSCH	
L'information	38
A. VILLARET	

rubriques

Tribune libre :	
Les équipements publics et l'inflation	42
P. TESSONNEAU	
Pour ou contre le péage	44
H. LEVY-LAMBERT	
Mouvements	45

Maquette : Monique CARALLI.
Couverture : M. LECONTE.

S. C. I. C.

- Logements sociaux
- Equipements collectifs et urbanisme
- Gestion immobilière

335.000 logements depuis 1954. 17.000 à 18.000 par an, en location ou en accession à la propriété.

Immeubles collectifs ou semi-collectifs, maisons individuelles (23 % du programme).

H.L.M. et logements bénéficiant de l'aide de l'Etat, P.S.I., P.I.C.

Centres commerciaux, écoles, églises, stades, centres socio-culturels, foyers pour jeunes travailleurs, étudiants, migrants, résidences pour personnes âgées, villages de vacances.

Collecteur du 1 % patronal : 215 millions de francs en 1976.

Un patrimoine de 150.000 logements gérés, 5.000 logements offerts à la location chaque année.

Près de 31 milliards de francs d'investissements depuis 1954.

**Une société à vocation sociale
au service des collectivités locales**

**SOCIÉTÉ CENTRALE
IMMOBILIÈRE
de la CAISSE des DÉPOTS**

4, place Raoul-Dautry - PARIS-15^e
— Téléphone : 538.52.53 —

STUDIO CONZAGUE



ACTIMIX

Emulsion de bitume
pour grave-émulsion

SCR

CHIMIQUE DE LA ROUTE

5, avenue Morane-Saulnier, 78140 VELIZY-VILLACOUBLAY
Boite Postale n° 21 — Téléphone : 946.97.88.

Pour assurer une bonne viabilité hivernale, il faut :



- 1°) Des hommes : nous les avons.
La réputation du corps des Ponts et Chaussées, ainsi que des services municipaux de voirie, n'est plus à faire.
- 2°) Des véhicules à adhérence totale. Cela, c'est l'affaire de **MAGIRUS DEUTZ** :
 - une robustesse légendaire.
 - 60 ans d'expérience Travaux Publics.
 - Le refroidissement par air.

3°) Des matériels de déneigement

(lames, étraves, sableuses) fonctionnels et robustes : BEILHACK vous apporte un demi-siècle de spécialisation.

Ce matériel est fabriqué ou importé en France par :

SICOMETAL
Zone Industrielle
du Plan d'Acier
39200 SAINT-CLAUDE

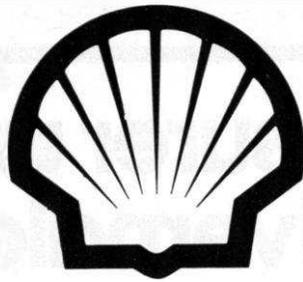
S.I.D.E.B.
Ets CROUVEZIER
88250 LA BRESSE



MAGIRUS DEUTZ FRANCE

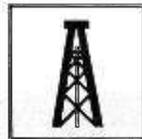
25 rue Pajol, 75018 PARIS - Tél. 205.71.09 +



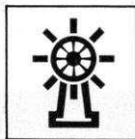


SHELL FRANÇAISE

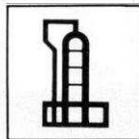
Des activités
intéressant tous les domaines de
L'INDUSTRIE DU PETROLE
en France



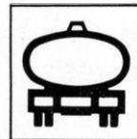
EXPLORATION
PRODUCTION



TRANSPORT
MARITIME



RAFFINAGE



DISTRIBUTION

29, RUE DE BERRI - PARIS VIII^e
Tél. 256.82.82

ANNUAIRE DU GENIE RURAL DES EAUX ET DES FORETS Edition 1977

Vous trouverez dans cet annuaire

— **Liste alphabétique des ingénieurs** avec leurs fonctions
(grand corps d'état - Organismes internationaux - Administrations et organismes para-étatiques - Recherche et expérimentation - Académie - Enseignement - Secteur privé)

— **Liste géographique,**

— **Toutes informations sur :**

- **Ministère de l'Agriculture**
(Administration centrale - services régionaux et directions départementales de l'agriculture), avec indication du rôle et des fonctions des différents services ainsi que la mention des responsables,

- **Secrétariat d'Etat à l'Environnement,**

- **Office National des Forêts.**

**Pour le recevoir
retournez le présent bulletin
à**

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

Prix de l'ouvrage :

206,50 franco

A/GR - PCM

Nom :

Adresse :

Service ou référence :

Ci-joint règlement

par chèque bancaire

par virement postal au C.C.P. Paris
1382-45 à l'ordre de PYC-EDITION

Facture à nous adresser en
exemplaires.

Signature :

Date

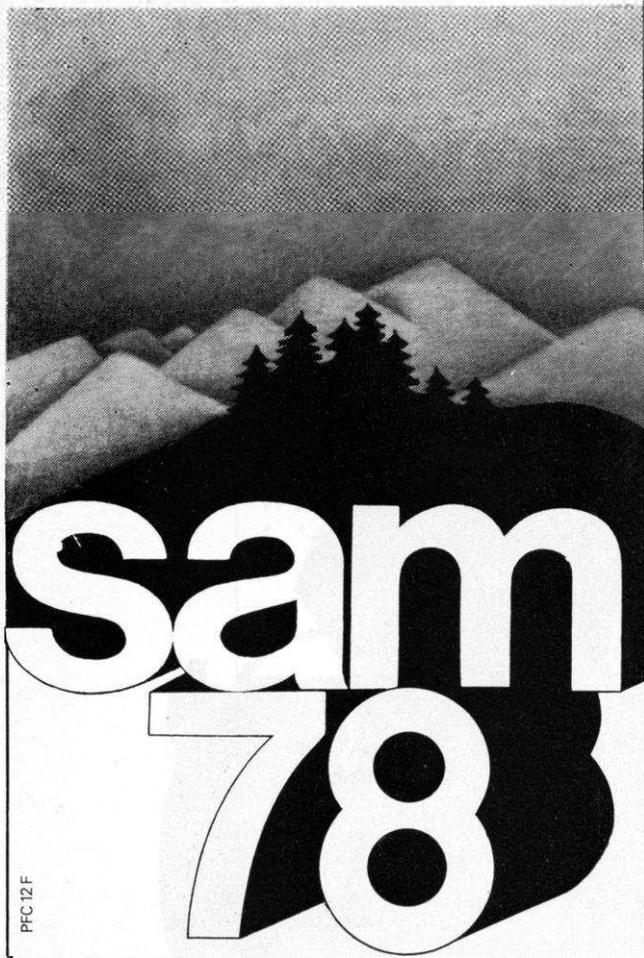


parce qu'un tandem à une bille vibrante bien conçu fait mieux pour moins cher. Les utilisateurs du VA 10 sont unanimes : c'est le matériel le mieux adapté pour résoudre économiquement les problèmes classiques de compactage et de cylindrage des chantiers de routes et de VRD. ● **Le VA 10 est performant et productif** : ses paramètres de compactage sont judicieusement choisis pour l'obtention de densités et de débits horaires élevés. ● **Le VA 10 est maniable** : son châssis a un point d'articulation non central pour ne pas se planter sur les bordures. ● **Le VA 10 est pratique** : son aménagement général est très complet. La cabine est basculante et repliable pour faciliter les opérations de service et les transports. ● **Le VA 10 est économique** : sa conception générale, tout en lui assurant un haut niveau de performance, rend son utilisation et son entretien particulièrement simples. Le VA 10, c'est la confirmation qu'un bon matériel de compactage, ce n'est pas forcément celui qui répond à une mode.

Nous connaissons bien vos chantiers.

ALBARET

60290 Rantigny Tél. (4) 473 31 55 Telex 140 050



PTC12 F



12/17
avril 1978

3e salon
de l'aménagement
en montagne

exposition technique
internationale
de tous les matériels
de montagne
chasse-neige
et dameuses,
téléphériques,
télébennes,
téléskis,
matériels agricoles,
forestiers
et de travaux publics,
etc.

journées techniques
nationales
et internationales



RENSEIGNEMENTS
SAM
ALPEXPO
38029 grenoble cedex
tél. (76) 09.80.26
télex alpeppo 980604

nom _____
firme _____
adresse _____

- veuillez m'envoyer un dossier pour :
- réserver un stand
 - participer aux colloques
 - visiter le SAM

LE TRAITEMENT DES ORDURES MÉNAGÈRES

C'EST

triga LA

33, avenue Maréchal-Joffre
92000 NANTERRE
Téléphone : 769-33-80
Télex : SAGETOL 600 302 F

COMPOSTAGE :

23 USINES
4 210 tonnes/jour

INCINERATION :

46 FOURS

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

ÉMULSIONS DE BITUME
TOUS TRAVAUX
ROUTIERS

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

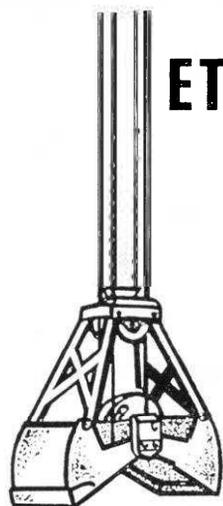
AGENCES

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



ETABLISSEMENT MARITIME DE CARONTE

PORT DE CARONTE
SPECIALISTE DU VRAC

CARONTE PAR MARTIGUES
BP 16 - 13691 MARTIGUES CEDEX
TÉL. (42) 06.09.87
TELEX : EMACAR 430 283 F

Le Service des

CONGÉS PAYÉS

dans les

TRAVAUX PUBLICS

ne peut être assuré que par

LA CAISSE NATIONALE DES ENTREPRENEURS DE TRAVAUX PUBLICS de FRANCE et D'OUTRE-MER

Association régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901
Agréée par arrêté ministériel du 6 Avril 1937 (J.O. 9 Avril 1937)

7 et 9, Avenue du Général-de-Gaulle
Tél. : 772.24.25

92807 PUTEAUX
C.C.P. 2103-77 PARIS

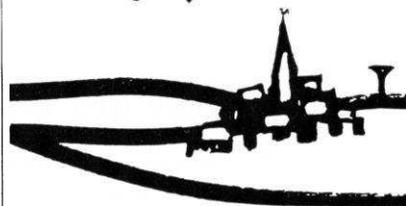
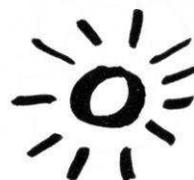
La loi du 20 Juin 1936 et
le décret du 30 Avril 1949
font une obligation aux
Entrepreneurs de
TRAVAUX PUBLICS
de s'y affilier sans retard

Il n'existe pour toute la
France qu'une seule
Caisse de Congés payés
pour les Entrepreneurs
de TRAVAUX PUBLICS

la qualité de la Vie

SAUR

s'en préoccupe
depuis plus
de 40 ans



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

SAUR

SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT
URBAIN ET RURAL

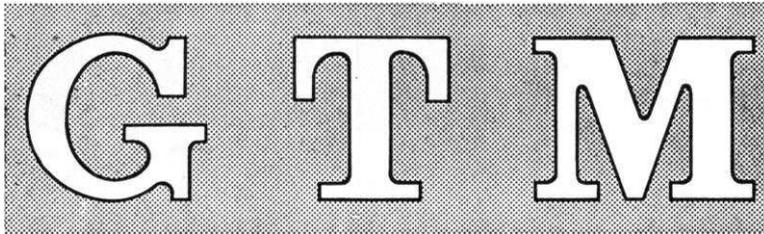
Siège Social :
50/56, rue de la Procession
75015 PARIS
Tél : 539 22 60
Télex : 640 989 F.

15
Directions Régionales en France

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

Entreprises de bâtiment et travaux publics
Engineering
Coordination pilotage
Missions de contractant principal
Promotion

Groupe



Société des Grands Travaux de Marseille

61, avenue Jules-Quentin — NANTERRE (Hauts-de-Seine)
 Tél. : (1) 725.94.40
 Télex : GTMNT 611 306 — Télécopieur



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

FONDASOL TECHNIQUE

Moyens mécaniques
 Bureau d'Etudes
 Ingénieurs conseils :

FONDASOL ÉTUDE

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

FONDASOL EST

1, rue des Couteliers
 57000 METZ BORNLY
 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

ENTREPRISE

& CHAUSSE

S.A. au Capital de 21 000 000 F

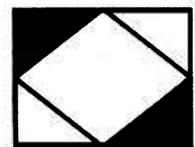
NANTES :

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

PARIS :

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

TERRASSEMENTS
ROUTES
ASSAINISSEMENT
RÉSEAUX EAU et GAZ
GÉNIE CIVIL
SOLS SPORTIFS



Société Française d'entreprises de

Dragages et
Travaux Publics

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

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



L'Entreprise Industrielle

29, rue de Rome - 75008 PARIS

Tél. 296.16.60

TRAVAUX ÉLECTRIQUES

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

GÉNIE CIVIL

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

BATIMENT

Bâtiments Industriels • Publics • Privés • Parkings • Groupes
Scolaires • Stations Epuraton et Pompage • Piscines.

BUREAUX D'ÉTUDES

UNION NATIONALE DE LA PROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE

11, quai Anatole-France
75007 PARIS

fédère 150 Chambres Syndicales
réparties dans toute la France

RENSEIGNE, CONSEILLE Propriétaires et Copropriétaires sur tous les sujets intéressant la protection de leur patrimoine,

AIDE Propriétaires et Copropriétaires par ses services spécialisés dans tous les domaines concernant la défense de leur patrimoine,

REPRESENTE Propriétaires et Copropriétaires auprès des Pouvoirs publics, du Parlement, des Administrations, des Organismes Professionnels, de l'Opinion publique pour la sauvegarde du patrimoine immobilier français.

TERRASSEMENTS OUVRAGES D'ART GÉNIE CIVIL

RAZEL

ENTREPRISE RAZEL FRÈRES

Christ de SACLAY (Essonne)
BP 109 · 91403 ORSAY Cedex

Tel. 9418190+

DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ POUR REMONTÉES MÉCANIQUES

- Des appareils de contrôle à distance avec double circuit de sécurité. Plus de 3.000 unités contrôlent les remontées mécaniques.
- Des détecteurs de déraillement spécialement conçus dans ce but. 50.000 en service quotidien.
- Des dispositifs de fin de piste (portillon de sécurité) destinés en particulier aux téléskis. Plusieurs centaines en service.
- Localiseur de défauts « ARGOS » - Indique instantanément la nature et l'endroit d'un défaut.
- De solides moyens de communication.

TÉLÉPHONE AUTOGÉNÉRATEUR

Résistant aux intempéries. Agréé pour utilisation dans les conditions les plus sévères.

MÉTRAPLAN - SPAA

Rue Lesdiguières

38640 CLAIX - GRENOBLE

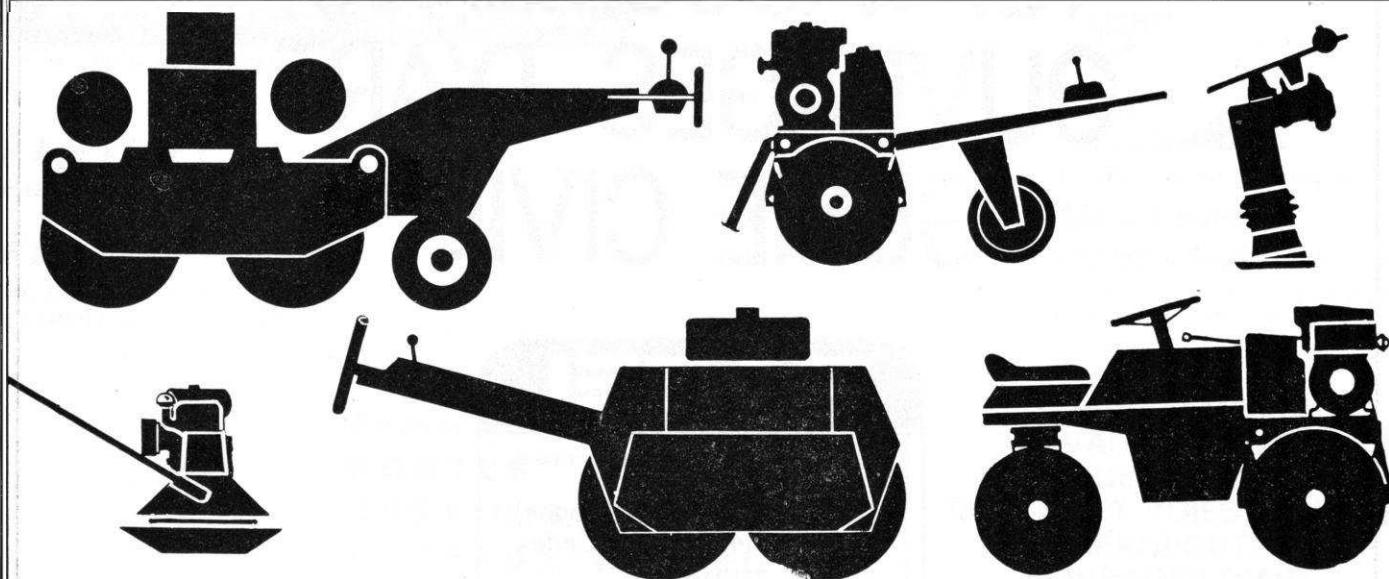
Tél. : (76) 98.09.27

Télex : 320 688



STÉ DES ROULEAUX
COUTHON

10, rue Germain Nouveau
93200 ST-DENIS - Tél. 243.96.60 +

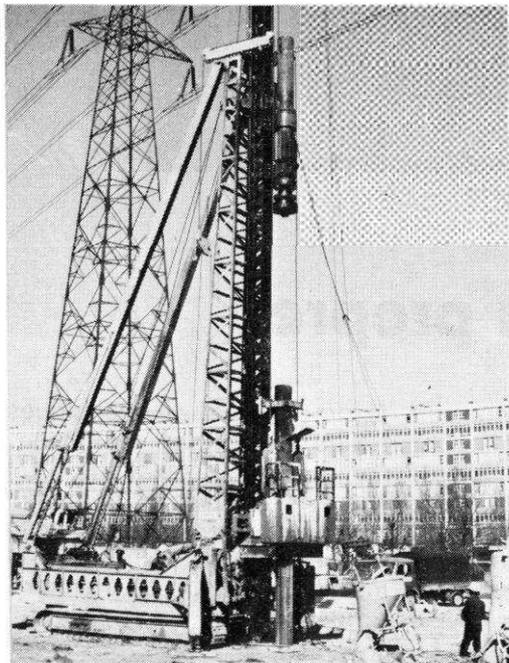


**PLAQUES ET ROULEAUX VIBRANTS DE PETITE ET MOYENNE
PUISSANCE POUR LE COMPACTAGE ET LE CYLINDRAGE**

LE BON SENS PRES DE CHEZ VOUS.



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 \varnothing 0,40 M à 2 M
- PIEUX METALLIQUES H OU TUBE
- PIEUX BETON CENTRIFUGE SYSTEME BREVETE



services techniques

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

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

siège social
44, rue de lisbonne - 75008 paris
tél. (1) 522.19.09



Le sigle de l'eau propre.

Fondé en 1933, l'Omnium d'Assainissement est spécialisé dans les techniques d'hygiène publique. Son activité, dans le domaine du traitement des eaux, porte sur l'étude et la réalisation d'installations d'épuration d'eaux résiduaires : urbaines, industrielles et mixtes. Elle porte également sur la conception et la réalisation d'installations de traitement d'ordures ménagères et de déchets industriels.

Disposant de procédés et de techniques de pointe et d'une solide expérience confirmée par l'exploitation de nombreuses installations, l'O.D.A. est apte à affronter tous les problèmes de traitement d'effluents et de boues résiduaires quelles que soient leur importance et leur complexité. Ses références en France et à l'Etranger le placent au premier rang des spécialistes européens.

Omnium d'Assainissement. Spécialiste du traitement des eaux usées de toute nature.
Nouvelle adresse :
LE DOUBLON - 11, avenue Dubonnet - 92407 COURBEVOIE CEDEX - Tél. 774.46.64

éditorial



Aménageurs éclairés ou bétonneurs à tous crins ? Apôtres du bien public ou satrapes accrochés à leurs fiefs ? Qui sont aujourd'hui les Directeurs départementaux de l'Équipement ?

Ce numéro de P.C.M. qui leur est consacré, n'a sans doute pas l'ambition d'apporter à cette question une réponse définitive. Le rôle du D.D.E., dans chaque département de France et d'Outre-mer, est déjà très complexe, si l'on s'en tient à la froide définition administrative de ses attributions ; quand on y ajoute les éléments impondérables que sont la personnalité de chacun, et les facteurs locaux, humains, politiques, matériels, qui réagissent sur son comportement, il devient impossible de cerner en quelques pages ce que sont, pour paraphraser le poète, les grandeurs et les servitudes de ce métier.

Plus simplement, dans les pages qui suivent, certains d'entre eux vont exposer leur point de vue à l'égard de problèmes qui font partie de leurs préoccupations quotidiennes. Il aurait été difficile, et sans doute fastidieux, de couvrir entièrement le champ de leurs activités ; aussi la liste des sujets traités est-elle loin d'être exhaustive.

Hommes d'origines et de formations diverses, ils ont en commun la conviction que la fonction qu'ils exercent est une des plus lourdes, mais aussi des plus riches que puisse offrir le service public. Et leur relative mobilité ne les empêche pas de contracter, dans chaque poste, un attachement passionné pour le département et pour les villes, en tant qu'entités géographiques comme en tant que collectivités humaines, qu'ils ont en charge pour quelques années.

*F. MAISSE,
Président de l'Association
des Chefs de Services Extérieurs
et Adjoints du Ministère
de l'Équipement.*

le D.D.E. et sa place dans l'administration départementale

par Pierre ARBEFEUILLE

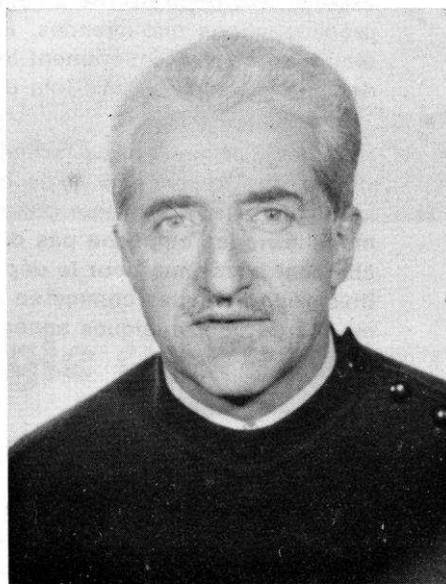
La première question qui vient à l'esprit, à la lecture du titre, est de savoir le rang occupé par ce fonctionnaire dans la hiérarchie départementale. Mais, la notion de préséance étant susceptible d'interprétations circonstancielles, comme je l'ai remarqué récemment à l'occasion des cérémonies du 11 Novembre, sur les positions respectives des autorités civiles et militaires, ne nous y attardons pas.

La question paraît plus intéressante quand on l'analyse en termes d'indépendance ou de subordination découlant des textes de déconcentration administrative de 1964, vis-à-vis du Préfet, représentant de tous les Ministres au plan du département. Le Directeur Départemental de l'Équipement a moins de latitude que d'autres Chefs de Service présents au même niveau, tels que les financiers (T.P.G. - Directeur des Services Fiscaux) ou l'Inspecteur d'Académie. Si l'on distingue les pouvoirs propres de chaque Chef de Service de ses pouvoirs délégués, on doit reconnaître que l'essentiel des pouvoirs du Directeur Départemental est à base de délégations.

« L'impact » de ce Chef de Service, sa position, dépendent de son coefficient personnel (changeant avec les individus) mais aussi des autorités qu'il trouve face à lui et notamment du Préfet. Même s'il s'agit là d'une évidence il était bon de le rappeler. Ce coefficient dépend également des matières de sa compétence mais aussi des moyens dont il dispose pour les traiter. Une des caractéristiques principales de la Direction Départementale de l'Équipement est son intervention dans l'important secteur du bâtiment et des travaux publics. On notera que la part bâtiment et travaux publics dans les statistiques d'emploi

du secteur secondaire, varie selon les régions entre 25 et 40 % (ce pourcentage est de 28 % pour la région Centre). Une deuxième caractéristique est de constituer un des « gros bataillons » parmi les administrations d'État présentes sur le territoire départemental, avec une déconcentration véritable proche des collectivités. En Eure-et-Loir : 11 subdivisions territoriales et 17 centres d'exploitation. Ajouter que cette administration nombreuse continue d'effectuer directement un certain nombre de tâches de travaux publics, affine la « description » de ce responsable qu'est le D.D.E..

Même si cela est une évidence applicable à bien d'autres représentants de l'État, notons que le rôle du Directeur Départemental est en train d'évoluer. Chargé d'appliquer des réglementations diverses qui font un peu de lui un touche-à-tout, et qui génèrent des « dysharmonies » dans les prises de positions internes de la Direction il doit rechercher la concertation. Celle-ci n'allant pas sans prise en compte de motivations diverses, nécessite une ouverture sur l'extérieur (autres administrations, élus et public). Quelques exemples : le Directeur Départemental participe depuis 1976 au comité départemental pour



Pierre ARBEFEUILLE

né le 11 mars 1932 à Pamiers - Ariège.

— élève de l'Ecole Nationale d'Administration (1964-1966).

— affecté comme Administrateur Civil au Ministère de l'Équipement le 1^{er} juin 1966.

— de 1966 à mai 1968, chargé de mission auprès du Directeur du Personnel.

— de juin 1968 à mai 1970, chargé de mission, puis Conseiller technique au cabinet du Ministre.

— de mai 1970 à juillet 1972, adjoint au Directeur du Personnel.

— 1^{er} août 1972, Directeur Départemental de l'Équipement de l'Aveyron.

— 16 septembre 1975, Directeur Départemental de l'Équipement d'Eure-et-Loir.

*marié, trois enfants,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite.*

la promotion de l'emploi ; il a siégé également l'an passé au comité sêcheresse ; les problèmes d'urbanisme opérationnel l'ont amené à prendre en compte des considérations multiples telles que l'activité d'un secteur ou les revendications du cadre de vie.

Dans ce domaine de l'urbanisme son rôle n'est pas essentiellement négatif, même si ceci n'est pas encore bien perçu. Dépassant l'interdiction pure et simple il recherche comment permettre, assortissant l'autorisation de conditions pour sauvegarder la qualité des sites et paysages, l'écologie, les droits des tiers, etc... Bien qu'il ne soit pas toujours seul en cause, d'autres services étant concernés, la démultiplication sur le terrain par les subdivisions comme la diversité des tâches, donnent à cette ouverture sur l'extérieur un relief particulier. Le champ d'action du Ministère de l'Équipement, alors constitué depuis peu, avait été défini par un ancien Ministre par la formule : « de l'avion Concorde à la maison de l'homme ». Le rôle du D.D.E. s'exerce plus modestement du transport public routier à ladite maison de l'homme.

L'aspect financier des problèmes est en train de devenir prédominant, notamment avec la prochaine mise en place de la réforme de l'aide au logement. Son rôle de contact et d'arbitre, particulièrement dans les problèmes d'accession à la propriété, va prendre une importance nouvelle. Il devra faire part égale entre les organismes bancaires (Crédit Agricole, Crédit Foncier, Caisses d'Épargne) et les organismes sociaux constructeurs (Sociétés de Crédit Immobilier) pour satisfaire les particuliers, candidats constructeurs ou accédants. Il ne pourra pas se contenter de distribuer des primes ou des prêts ; ce qui ne le distinguerait pas d'autres administrations, sociales par exemple, chargées de répartir des indemnités ou des allocations.

Son action sur le secteur du bâtiment au niveau de l'activité des entreprises peut être appréciée à différents stades. La rapidité de « sortie » des permis de construire en est un. Le cas échéant, il doit rendre tolérables les obligations nouvelles découlant de la loi sur l'architecture. Les pavillon-neurs locaux, obligés de soumettre leurs projets de maisons ayant plus de 250 m² de surface hors œuvre à un architecte ne déposant plus de dos-

siers de permis, il a dû, à la rentrée 1977, rapprocher ces maîtres d'œuvres et le syndicat des architectes. En ce qui concerne la programmation de logements et l'évolution de la demande dans le moyen et le court terme, il doit éviter un coup d'arrêt brutal à la construction très aidée en collectif tout en intégrant l'évolution vers un habitat individuel grandement souhaité. Eviter le « mitage » tout en n'arrêtant pas l'activité des plus petits artisans du bâtiment pour lesquels la construction de quelques pavillons par an constitue le plus clair de leur activité, tel peut être aussi son rôle. Le D.D.E. a redécouvert, s'il en avait besoin, que l'urbanisme du quotidien est la somme de nombreuses intentions diverses et parfois contradictoires, d'une constante dans la demande de maisons individuelles en accession à la propriété, de tendances à fuir les grands centres urbains et l'habitat collectif. Cela est vrai notamment pour l'Eure-et-Loir recevant les « migrants », fuyant la Région Parisienne et surtout les grands ensembles, qui acceptent des conditions et des délais de trajet souvent très pénalisants, pour disposer d'une maison individuelle.

Devant l'individualisme parfois « forcené » des citoyens et à côté des particularismes des collectivités locales, il doit prendre en compte les nécessités d'ordre national ou régional. Mais aussi, plutôt qu'appliquer des règlements dans l'absolu, il interprète, tenant compte des réalités locales, comme du « seuil de supportabilité » de la règle, (des règles devrait-on dire). Au contact du terrain, il est seul à pouvoir le déterminer. Cela est particulièrement vrai, à l'heure présente, où il doit appliquer les 4 nouveaux « évangiles » que constituent les lois foncières, d'urbanisme, sur le logement et de l'architecture.

L'autre secteur d'activité qui le concerne est celui des travaux publics. Il y intervient principalement comme donneur d'ordres et comme contrôleur. Là aussi, il doit se préoccuper de la santé des entreprises locales ou régionales et de leurs rapports avec les concurrents nationaux. Sur les notions de juste prix et de propositions aberrantes, il lui revient de faire un arbitrage délicat s'il s'agit d'une opération d'État, de le suggérer pour les affaires départementales ou communales. Dans le même ordre d'idées, il

doit veiller, dans la période actuelle, pour que la concurrence continue à s'exercer entre les entreprises. Eviter les chasses gardées et leurs conséquences sur les prix, faire lancer les appels d'offres en temps pour que les plans de charge des entreprises n'en souffrent pas, au besoin surveiller que le Parc Départemental ne fasse pas une concurrence anormale aux entreprises privées, tels sont les impératifs qui l'animent.

Dépendant dorénavant du service des Domaines qui traite seul les acquisitions foncières nécessaires aux aménagements routiers, il peut se trouver en butte aux demandes des exploitants agricoles, s'appuyant sur la loi d'orientation agricole de 1962, de faire supporter par l'État le coût des remboursements consécutifs aux projets. De même, il est soumis aux sollicitations d'associations diverses de défense, générées par chaque projet d'équipement, et tenu de consacrer aux études d'impact, désormais obligatoires, une part de ses crédits et de son temps pour expliquer, sinon pour convaincre. On notera là aussi une évolution de son rôle, qui entraîne des retards dans les réalisations d'autant moins tolérées que des accidents spectaculaires ou des difficultés particulières font prendre conscience à l'opinion de l'urgence d'aménager certaines sections du réseau routier national ou départemental.

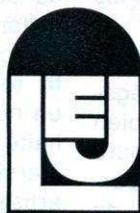
Le titre du sujet pouvait sous-entendre un classement et naturellement il aurait fallu le positionner par rapport au Directeur Départemental de l'Agriculture qui s'occupe aussi de l'aménagement de l'espace. La distinction du rural et de l'urbain est souvent l'occasion de présenter cette double présence équipement/agriculture comme un « partage ». Le D.D.A. dispose d'un levier très important, que n'a pas le D.D.E., par les subventions du Ministère de l'Agriculture et aussi par les financements complémentaires du Crédit Agricole. Lorsque les financements sont difficiles à mettre en place, est-il besoin de rappeler que le « risque » de réalisation d'équipements inutiles ou trop largement dimensionnés est nul. Même hors de cette situation, envisager de telles réalisations revient à mettre en cause le sérieux des décideurs locaux qu'on suspecterait d'anticiper sur « l'éclosion » des besoins ou d'être incapables de résister aux projets grandio-

ses des techniciens. Notons plus simplement qu'il n'y a peut-être pas eu trop de deux services pour répondre à l'énorme soif d'équipements des collectivités locales. Et notamment des plus petites dont les problèmes n'étaient et ne sont pas à l'échelle de l'ingénierie, de la conduite d'opérations et de bureaux d'études structurés.

Tout ceci fait-il que la D.D.E. ne traite que de grands problèmes en négligeant les détails. Certes non, car l'importance de son action ne se mesure pas à la tonne mais relève plus subtilement du trébuchet d'orpaillieur. Il est obligé de se saisir de certaines questions de détail parce qu'elles traduisent une interprétation administrative qui pourrait constituer une déviation par rapport aux règles à appliquer. C'est la conséquence d'une « interventionnisme tous azimuts » et de délégations internes trop poussées compte tenu des responsabilités difficiles à manier, principalement d'urbanisme.

Est-il satisfait ou a-t-il mauvaise conscience ? Son action doit être fondée, et tente de l'être effectivement, sur une forme de sérénité qui ne devrait rien à l'expression « après moi le déluge » ; alors que la règle de mobilité largement pratiquée pourrait l'inciter à avoir cette attitude. En prise directe avec le Préfet, associé à de nombreux projets, ce fonctionnaire dispose d'une marge de manœuvre en se plaçant dans la position du représentant de la technique, du droit, mais aussi du bon sens.

Comment envisage-t-il l'avenir dans un contexte marqué par les intentions de décentralisation et d'élargissement des libertés locales ? Conscient des évolutions nécessaires, il souhaiterait que les décisions à venir évitent au moins deux séries d'écueils. La première découle d'une attitude innée dans ce pays qui amène, selon les époques, à « brûler ce que l'on a adoré », et réciproquement. Dans ce cadre, l'effort de décentralisation ne doit pas être considéré comme une panacée comme pourrait le laisser penser l'usage quasi incantatoire qui est fait de ce terme. Ensuite, la manie de transposer des solutions ayant réussi à l'étranger dans des conditions particulières, doit être vigoureusement combattue. Sachons nous rappeler que ce qui a réussi en Bosnie Herzégovine ne vaut pas nécessairement à CARPENTRAS.



JEAN LEFEBVRE

TRAVAUX ROUTIERS • TRAVAUX PUBLICS
TERRASSEMENT • ASSAINISSEMENT • VIABILITE
ENROBAGE DE TOUS MATERIAUX
BETONS BITUMINEUX • TERRAINS DE SPORTS
SOLS INDUSTRIELS : PROCÉDE SALVIACIM

S.A. AU CAPITAL DE 36 135 000 F • 11, BD JEAN-MERMOZ
92202 NEUILLY-SUR-SEINE • TEL. 747.54.00



Chantiers Modernes

DIRECTION GÉNÉRALE :

88, rue de Villiers — 92532 LEVALLOIS-PERRET CEDEX
Téléphone : 757.31.40

DIRECTIONS RÉGIONALES ET AGENCES A :

BORDEAUX - PARIS I ET II - VITROLLES - NANTES - LE HAVRE
POINTE-A-PITRE - LIBREVILLE - LA RÉUNION - ABIDJAN

GÉNIE CIVIL TRAVAUX PUBLICS

S.A. au Capital de 30 000 000 Francs

participent actuellement
à la réalisation des centrales
nucléaires de **DAMPIERRE** et de **PALUEL**

le D.D.E. d'un département urbain

par Jean WINGHART

L'image de marque d'une Direction Départementale de l'Équipement repose, comme on sait, sur deux choses essentielles : l'état des routes en rase campagne et les modalités d'instruction du Permis de Construire ; la tendance est généralement à la récrimination dans le second cas et au satisfecit dans le premier. Par contre, on n'a jamais vu dans une grande agglomération un citoyen se féliciter d'un bon urbanisme, trop heureux encore lorsqu'il n'impute pas l'échec urbain aux technocrates de l'Équipement.

La situation est en effet plus complexe dans un département très urbain caractérisé par l'échelle et par la diversité des problèmes : un département rural ou faiblement urbanisé ne connaîtra ni les problèmes de main-d'œuvre étrangère et de création de quartiers maghrébins en Centre-Ville, ni ceux du financement, en investissement comme en déficit d'exploitation, de transports en commun rapides ni les choix difficiles de la programmation urbaine.

Cette complexité en milieu urbain ne provient pas seulement de l'interdépendance des problèmes, de la multiplicité des intervenants dont les stratégies se contrarient, de la puissance des intérêts en présence (avec notamment la dimension et l'envergure financière des Groupes privés, qui demeurent les principaux acteurs de l'urbanisme) et de l'enjeu politique que représentent les grandes agglomérations dans l'éventail national des colorations.

Mais de plus, chaque fois qu'un problème important est à résoudre, il fait apparaître, en les grossissant, les inadaptations relatives des structures politiques et administratives qui prennent toute leur dimension au niveau des grandes agglomérations.

La pression même de l'urbanisation en périphérie, et plus généralement l'utilisation de l'espace par les urbains pour leur habitat, leurs activités et leurs loisirs, se reporte peu ou prou sur tout le reste du département, si bien que la partie rurale d'un département urbain pose des problèmes très différents de ceux d'un département rural : ayant été Directeur de l'Équipement dans le premier département cérééalier de France, puis actuellement dans un département fortement marqué par une agglomération millionnaire, je puis attester que j'avais dans le premier des rapports souvent tendus avec la profession agricole (F.D.S.E.A. ; Chambre d'Agriculture, etc...) alors que, dans le second, la D.D.E. et les organisations agricoles ont fait « l'union sacrée » pour défendre l'exploitation agricole contre la dénaturation urbaine progressive.

Cela dit, la D.D.E. se trouve dans des positions très différentes face à une grande agglomération dominant un

département et face à des villes moyennes posées sur un terroir rural : elle se trouve dans le premier cas fatalement dessaisie de certaines de ses attributions, face à des services municipaux ou communautaires étoffés, si bien qu'elle perd une part de son rôle de décideur et de réalisateur au bénéfice d'un rôle de conseiller qu'elle doit valoriser par tous les moyens.

La grande agglomération préfigure ainsi la situation envisagée par les rapports proposant des solutions au problème de la décentralisation : plus précisément, au-delà de ses strictes missions d'Etat, la D.D.E. n'y intervient plus qu'en fonction de sa capacité à se faire admettre comme « expert qualifié » ou « conseil désintéressé » : ceci suppose alors réunies un certain nombre de conditions sur la disponibilité de la Direction à l'égard de certains problèmes, sur la qualité de son personnel (tout autant et même plus que sa quantité), sur le niveau de la pérennisation des



Jean WINGHART

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

- Arrondissement de Lyon du Service de Navigation Rhône-Saône de 1958 à 1966.
- Chargé de Mission à la Mission Economique Régionale, Préfecture de la Région Rhône-Alpes de 1966 à 1968.
- Chef du GEP de l'Isère et Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise de 1968 à 1971.
- D.D.E. de la Marne de 1971 à 1977.
- Nommé D.D.E. du Rhône le 1^{er} mars 1977.

études d'analyse de marché qui s'y pratiquent et qui lui donneront son ticket d'entrée au plus grand nombre de réunions ou de tables rondes où s'élaboreront la décision et la programmation urbaines.

L'intérêt de ce type d'intervention n'a peut-être pas été assez souligné dans les rapports ; un Elu est en effet mal à l'aise et n'a pas un réel pouvoir de choix et de décision s'il a en face de lui un service technico-administratif monolithique, qui se trouve certes à son service, mais qui en fait lui impose ses façons de voir.

Pour avoir un réel pouvoir de décision, il faut être en position d'arbitre, et par conséquent il faut créer une situation où plusieurs pouvoirs d'experts s'affrontent, d'où l'intérêt de la position d'une D.D.E. relativement indépendante par rapport à des pressions locales, cette indépendance étant, comme nous le savons, fonction de la qualité des rapports entre le Préfet et le Directeur de l'Équipement.

Ceci étant, quel est dans un Département urbain le rôle du Directeur, et tout autant de son Groupe de Direction (J'ai toujours préféré une direction par délégation à une répartition pyramidale du pouvoir et ceci est encore plus nécessaire dans un département important) ?

Il me semble qu'un Directeur de département urbain doit, plus que dans tout autre département, tout à la fois **gérer l'information** et **multiplier les études**.

Gérer (devrait-on dire **traquer** ?) **l'information**, cela signifie qu'il doit multiplier un réseau de contacts périodiques qui n'exclut ni le déjeuner dit « d'affaires » ni les dîners « en ville ». Plus qu'avec quiconque, il rafraîchira périodiquement son stock d'informations avec tel Secrétaire Général qui s'est assuré par un centralisme jaloux une convergence de pouvoirs insoupçonnée, tel Elu en apparence fort discret mais secret détenteur des informations de première main, tel fonctionnaire des Domaines devenu « le » spécialiste du marché de bureaux à force de confesser les milieux de la promotion, tel architecte dont on sait par définition qu'il détient la connaissance systématique des « gros coups » immobiliers ou fonciers, etc... : tous ces personnages valent la peine d'être connus car, dé-

pourvu de l'information extérieure, le Directeur est rapidement mis devant le fait accompli et doit prendre dans la hâte des décisions importantes auxquelles il n'a pas eu le temps de se préparer avec ses collaborateurs.

Ce souci de l'information montante ne doit pas exclure celui de l'information descendante, d'abord vis-à-vis du personnel de la Direction (et c'est tout le problème de la nécessaire mise en place d'une procédure de Formation Permanente complétant les prestations des C.I.F.P.), ensuite vis-à-vis du public : quand on sait que 70 % au moins des refus de Permis de Construire proviennent de la méconnaissance des règles de prospect, cela prouve que la presse locale a été mal utilisée et ceci dans un secteur que l'opinion ressent de plus en plus mal (à noter au passage qu'en général le taux de refus des Permis de Construire est nettement plus important dans un département urbain que dans un département rural).

Le second souci du Directeur doit être de **multiplier les études urbaines** et (au risque de choquer les âmes inquiètes qui évoquent parfois dans notre Corps avec des accents scandalisés les « études pour les études » ou déplorent les « songes-creux » de nos GEP) de développer leur suivi et leur pérennisation, pourvu bien entendu que ces études, soit en régie soit à l'extérieur, soient assumées ou pilotées par une équipe de qualité.

Si depuis 5 ans, on avait organisé partout des « Observatoires du Logement », c'est-à-dire des équipes d'analyse du phénomène complexe de l'habitat neuf et ancien dans une grande ville avec ses opérations-tiroirs, ses mobilités de catégories socio-professionnelles, etc... on aurait actuellement moins l'impression au moment de la grande réforme du logement social que l'on s'embarque dans l'inconnu ; si, au lieu d'en laisser le privilège aux régisseurs d'immeubles, notaires, etc... les D.D.E. avaient pu lancer des études exhaustives sur ce sujet fondamental, au lieu de rabouter quelques analyses clairsemées et toujours très partielles sur le logement urbain, les Maires élus en mars 1977 auraient trouvé un outil de réflexion propre à les guider rapidement dans les choix restés malheureusement subjectifs d'une politique réaliste du logement, et les

Directeurs de l'Équipement pourraient d'autant mieux jouer auprès d'eux le rôle de Conseil...

De telles études exigent à la D.D.E. du personnel de haut niveau (du type de celui qu'on trouve dans les filiales de la Caisse des Dépôts) = plus que quiconque, le Directeur de l'Équipement, dans un département urbain ou très urbain, doit s'appuyer sur des collaborateurs désintéressés, de grande qualité personnelle, attachés à leur mission : ce n'est pas faire preuve d'un excessif pessimisme de dire que leur nombre semble diminuer et que l'on n'administre pas avec des exceptions.

Le choix le plus délicat et peut-être le plus lourd de conséquences du D.D.E. urbain consiste à établir la juste balance de ses moyens entre l'équipe d'analyse et de réflexion sur la stratégie urbaine de sa grande agglomération, qui mobilisera les éléments les plus valables de son Etat-Major, et la présence effective et efficace, absolument indispensable, dans le secteur rural, auprès de cantons où de communes qui, souvent en perte de vitesse, dotés parfois d'une démographie fortement décroissante, harcelés par la concurrence foncière urbaine, voient dans la politique du Permis de Construire le coup de grâce porté à leur avenir.

Il ne serait pas pire erreur dans un département urbain que de s'enfermer dans le périmètre de sa grande agglomération en laissant le soin au personnel d'exécution et aux Ingénieurs Subdivisionnaires territoriaux, dont les tâches s'alourdissent chaque année, de « gérer » l'espace rural... Une tournée annuelle de tous les cantons ruraux par le Directeur me semble indispensable, une fois par an, avec par exemple pour les prochains mois l'objectif tout trouvé d'une discussion sur les problèmes de l'urbanisme et sur l'application des décrets de juillet 1977.

Faut-il ajouter enfin qu'il n'existe en général que deux équipes administratives solides et cohérentes dans l'Administration Départementale, celle du Trésorier-Payeur Général et celle de la D.D.E. et que cela impose au Directeur le devoir de maintenir chez lui un « climat » de bonne entente et de cohésion, et une présence personnelle, à tous les étages de sa maison ?

le D.D.E. face aux problèmes d'architecture et d'assistance architecturale

par M. VOINOT

Directeur départemental de l'Équipement de la Haute-Savoie.

Un jour, que nous étions un certain nombre en réunion avec lui, et que nous évoquions la politique à mener en matière de sécurité routière, M. Dreyfus, l'actuel Directeur de l'Aéroport de Paris, alors Directeur des Routes, nous dit à brûle-pourpoint :

« Donnez-moi des idées, pour m'aider à choisir entre être traité d'assassin parce que je laisse des plantations de platanes sur l'accotement de nos routes nationales, et être traité de vandale parce que je les fais supprimer. »

M. Dreyfus me semble avoir résumé ce jour-là, dans une de ces boutades dont il a le secret, le problème de conscience, l'ambiguïté, auxquels l'homme est confronté presque chaque fois qu'il a une décision importante à prendre.

Ainsi en est-il de la **sauvegarde de la nature**. Il est essentiel pour l'homme de sauvegarder les conditions de vie de l'individu et de l'espèce.

Depuis qu'il existe, il se sert des produits de la nature pour vivre. S'il a travaillé la terre pour en tirer plus de « fruits » il n'a pas le sentiment de l'avoir gravement endommagée par le labourage, le pâturage, la chasse ou l'exploitation des forêts, mais de l'avoir seulement domestiquée.

Vivant d'abord dans des cavernes, il n'a pas non plus l'impression d'avoir gravement défiguré la nature en utilisant le bois de la forêt ou les pierres de la carrière voisine, pour construire sa maison. Celle-ci, faite de matériaux tirés du sol, s'intègre assez bien dans le paysage.

Volume de la construction

Mais depuis quelques décennies, tout est bouleversé.

Jamais on n'avait tant construit.

Jamais on n'avait aussi largement utilisé pour cela des produits industrialisés, standardisés, « dénaturés » comme peuvent l'être le béton, la charpente métallique ou la tôle galvanisée.

Jamais non plus les qualités mécaniques de ces matériaux, et leur souplesse d'utilisation, n'avaient permis de prendre autant de liberté avec l'art traditionnel, avec les lois de la pesanteur ou avec les conséquences des intempéries.

Jamais non plus, les usines n'avaient été si grandes, si vite bâties, qu'on les voie pousser partout avec des formes, des volumes, des couleurs, souvent déconcertants.

Jamais enfin, les moyens de déplacement (à commencer par l'automobile) n'avaient permis de parcourir aussi vite l'espace, et de découvrir en quelques instants l'ampleur de ce phénomène mondial qu'est la prolifération du domaine bâti aux dépens de la nature ; de ce phénomène moins vaste mais tout aussi frappant qu'est la transformation rapide des anciennes villes en cités modernes. Avec tout ce que cela implique de changement dans la vie de leurs occupants et dans leur aspect extérieur.

Nous en sommes aujourd'hui tous très conscients. Depuis quelques années, chacun découvre que **les atteintes à la nature**, à notre environnement, finissent par leur **accumulation**, par constituer un ensemble majeur, de dommages parfois irréversibles susceptibles de mettre en cause nos conditions même d'existence.

Mais la **Qualité de la Vie**, que notre président a érigée au rang de préoccupation d'un Ministère, est encore une auberge espagnole. Chacun de nous y verse ses propres impressions, ses problèmes personnels, sa manière de vivre.

La qualité architecturale en est une facette, un des aspects. On en a assez de la pollution visuelle, des grands ensembles sans âme ou des maisons individuelles affligeantes de pauvreté.

Mais qu'est-ce que la qualité architecturale ?

Dans ce domaine l'affectivité joue semble-t-il un rôle au moins aussi important que la froide raison, où comme en matière de musique les idées les plus contradictoires s'entrechoquent au nom de l'art. Est-il possible de démêler (1) à **aider le Directeur Départemental de l'Équipement moyen à prendre parti ?**

Car il lui faut bien prendre parti, lui ou ses collaborateurs, chaque fois qu'il donne un avis **sur les milliers de dossiers de permis de construire** qui, chaque année, passent entre ses mains.

(1) Quelques fils directeurs, quelques constantes de nature à...

Des experts infiniment plus qualifiés, des chercheurs hommes de l'art ou sociologues, ont déjà dit et écrit beaucoup de choses sur ce sujet. Oserai-je dire qu'aucun ne me paraît avoir encore écrit le chapitre ad-hoc à insérer dans le « petit guide du parfait D.D.E. ».

Les réflexions qui suivent n'ont pas la prétention de combler cette lacune.

Leur but est seulement de dire quelle idée je me fais du problème, et de contribuer si c'est possible à la définition de quelques principes généraux faciles à appliquer, ou mieux, à susciter quelques réflexes.

Esquisse de rappel historique

L'architecture appartient aux Beaux-Arts. Comme la musique, la peinture, et la sculpture. Pourquoi pas la poésie d'ailleurs ?

Pourtant, il semble que la notion de beauté soit absente des origines de l'architecture. Après avoir vécu dans des cavernes, puis les avoir jugées inconfortables et insuffisantes les hommes ont rapidement fabriqué des abris. Ce qu'ils leur demandaient, ce devait être de protéger leurs occupants du froid, de la pluie, du soleil et des bêtes sauvages ; et d'être assez solides pour ne pas avoir à les reconstruire à tout bout de champ. Ainsi s'est peu à peu créé un type de construction qui, en chaque endroit du globe, était adapté aux conditions locales :

- particularités climatiques.
- matériaux disponibles à proximité
- influence des problèmes de sécurité vis-à-vis des animaux ou des tribus et pays voisins, etc...

L'évolution a été lente. Mais selon les lieux et les civilisations, on peut dire que certains événements ont radicalement modifié l'aspect antérieur des constructions, citons par exemple :

- l'utilisation de la terre cuite pour faire des briques et des tuiles (parfaitement visible dans les vestiges romains)
- la technique de la voûte, pour fer-

mer un bâtiment de pierre puis pour construire sur plusieurs étages

- la découverte de la voûte en ogive qui a permis de faire des bâtiments plus légers et plus clairs avec la technique gothique que ce n'était possible de les faire avec celle du roman.
- la découverte du verre, qui a permis de donner aux fenêtres une transparence impossible à obtenir avec le mica ou l'albâtre.

On est ainsi arrivés tout doucement jusque vers le début de ce siècle. avec un domaine bâti ancien que l'on a ensuite doté du chauffage central et de l'éclairage électrique, de cuisines aménagées et de salles d'eau. Ceci grâce à des canalisations d'une esthétique parfois douteuse, que l'on a ensuite cachées systématiquement aux regards. Mais sans que les matériaux de gros œuvre, les plus lourds, les plus visibles, en soient radicalement affectés.

Déjà des chaumières aux palais en passant par les immeubles collectifs à étages que l'on pouvait voir dans les grandes villes, le domaine bâti, se montrait extrêmement diversifié dans ses volumes, voire dans ses teintes lorsque la brique et la pierre, par exemple, voisinaient. Et les disparités choquaient déjà pas mal d'observateurs. Mais celles-ci étaient moins nombreuses, moins brutales qu'aujourd'hui.

La notion d'art et de beauté

Comme je viens de le dire, je pense que celle-ci a été longtemps absente de l'architecture. Les constructeurs devaient certainement chercher d'abord un abri confortable et durable. Montrer sa richesse et son pouvoir est un mobile qui a dû rapidement jouer son rôle, et on peut penser que nous devons à ce travers, une bonne partie des monuments et palais que nous lègue le passé (soit dit en passant, ce mobile me paraît jouer encore plus de nos jours, bien qu'on s'en défende).

Qu'est-ce qui fait la beauté de ces

palais, comme de certaines humbles demeures qui ont survécu avec eux ? Quelques réflexions sur les différentes formes de l'art permettent de le deviner.

C'est en musique que cela paraît plus simple. Il semble que l'harmonie de la gamme soit en rapport avec le fait que les fréquences des notes sont entre elles dans des rapports simples. C'est avec les notes de cette gamme que les grands auteurs ont écrit leurs œuvres immortelles. Mais on sait qu'ils ont usé de la dissonance, c'est-à-dire qu'ils ont rapproché des notes qui n'étaient pas en harmonie ; et la musique moderne le fait couramment, peut-être par recherche de sensations nouvelles.

En sculpture et peinture c'est bien différent : on a cherché à copier la nature pour en fixer le souvenir. L'art était figuratif. Puis on a cherché à transcrire des expressions fugitives : un coucher de soleil, un sentiment humain transparissant sur le visage. Et le talent de l'artiste s'est mesuré à l'adresse avec laquelle il savait suggérer ce qu'il avait vu. L'harmonie des couleurs, des lignes, n'est-elle pas indirectement liée d'abord au fait qu'on « reconnaît » le sujet dans l'œuvre de l'artiste ? Comment dans ce domaine a-t-on découvert les canons de la beauté ?

Si un corps humain nous semble harmonieux lorsque la hauteur de la tête est de 1/7 de celle du corps, (ou si Le Corbusier a attaché tant d'importance au nombre d'or), n'est-ce pas parce que certaines bases mathématiques semblent coïncider avec une notion intuitive du beau ? Et si la courbe d'une voûte romane ou celle d'un beau pont satisfont notre regard, n'est-ce pas parce que ces monuments « tiennent » donc obéissent aux lois de statique des matériaux ?

En poussant un peu la réflexion, on constate que l'artiste ne cherche pas forcément et pas seulement à copier. Qu'en suggérant, il provoque une réaction, éveille chez ceux qui contemplent son œuvre un sentiment, de l'admiration, bref une émotion... quel que soit le support de cette expression : peinture, sculpture, musique, poésie, ... ou architecture.

Une expression qui ne provoquerait pas d'émotion n'est plus qu'un langage. C'est pourquoi la prose de M.

Jourdain passe inaperçue. Et c'est celle que chacun de nous écrit tous les jours. Il ne restera donc que bien peu de chose, de l'actuelle production de tous ceux qui, ayant quelque chose, à dire, n'expriment que des banalités courantes et ne nous apprennent rien d'original, rien que nous ne soyons capables de ressentir ou de comprendre sans eux. Ainsi disparaissent dans l'oubli (sauf pour les proches) quantité d'œuvres sans valeur particulière en matière de peinture ou écrits.

Mais l'œuvre architecturale, voire la sculpture, reste longtemps. Elle peut prendre alors une valeur toute particulière de témoignage d'une époque révolue. La qualité des peintures de Lascaux par exemple, doit tenir essentiellement à cela, et au sentiment qu'en les contemplant on revit quelque chose de ce qu'a été l'existence des hommes qui les ont peintes.

Ce témoignage, en ce qui concerne le domaine bâti, est public. Il s'impose même à la vue de tous et ne peut être ignoré. C'est à mon avis une des principales raisons qui font de la qualité architecturale l'affaire de tous, et une exigence de la société entière. Rien n'oblige à aller au Louvre ; on ne peut ignorer Notre-Dame de Paris, la tour Eiffel ou le centre Beaubourg.

Une dernière caractéristique de l'architecture mérite d'être mentionnée :

- l'originalité. Car copier ce qui a déjà été fait n'est pas considéré comme faire œuvre d'art, même si ce déjà vu est « beau ». C'est même — et il faut s'y arrêter plus qu'un instant — un point essentiel du code de déontologie. Code qui est sévère. Car il condamne l'auteur, voulant faire toujours œuvre personnelle, à toujours chercher du nouveau. Tout au moins à exprimer un style personnel. Et on ne peut réussir à tous les coups. C'est donc admettre qu'il y aura beaucoup d'erreurs. Et comme elles dureront, c'est regrettable.

On en arrive à constater que l'art recouvre des notions qui semblent n'avoir que peu de liens entre elles.

- la ressemblance de l'œuvre avec son modèle, que l'on reconnaît
- le pouvoir évocateur de cette œuvre

- sa faculté de créer un sentiment, une émotion
- le fait qu'elle semble obéir à quelques règles simples de mathématiques ou de physique
- son originalité ou sa rareté
- ou au contraire sa vérité d'expression d'un homme, d'une époque, donc pour nous, de notre époque et notre civilisation.

Allez vous y retrouver ! On peut commencer à s'expliquer que les opinions soient divergentes en la matière. Et pour cause on ne parle pas de la même chose.

Les données actuelles

Si ce phénomène a tendance à se tasser.

C'est d'abord la quantité même. Plus de 500 000 logements par an, sans compter tous les autres bâtiments, c'est le doublement en 30 ans du domaine bâti.

C'est ensuite l'évolution technique. Le béton armé, puis le précontraint, les charpentes métalliques, les matières plastiques, etc... permettent aujourd'hui de concevoir et de réaliser des immeubles qui défient les lois traditionnelles auxquelles devaient se plier la brique ou la pierre. On peut aujourd'hui concevoir et réaliser un peu « n'importe quoi ».

C'est l'individualisme. Au moins familial. Les moyens de communication, et notamment l'automobile et la télévision, ont paradoxalement, en mettant le monde entier à sa portée, incité l'homme à mieux s'isoler pendant ses heures de repos. Et comme nous le disions au début de cet article, ressentant plus que ses pères les nuisances de la ville, notre contemporain cherche à retrouver dans la maison individuelle, la tranquillité et le contact avec la nature.

Notre époque se caractérise donc notamment par

- l'étendue des atteintes portées par le domaine bâti à ce qui était la nature
- le désir largement répandu d'un certain isolement qui provoque notamment le mitage

- l'éclosion de techniques et matériaux divers mais dégagés des contraintes climatiques ce qui fait que tout peut s'implanter partout.

A l'ordre et l'harmonie quasi imposés il y a encore, quelques dizaines d'années, succède donc une éclosion désordonnée dans les volumes, les matériaux, les couleurs, les implantations.

« Collectivités et services publics ne sont pas en reste avec les équipements collectifs. Maisons des jeunes ou de la culture, piscines ou patinoires, prennent le relais de la Mairie et de l'église. Sans parler des autoroutes ou des relais de télévision. Souvent somptueux, toujours volumineux, ces établissements résultent de l'exigence des populations, ou de la variété de leurs édiles ou des deux à la fois.

Comme les palais romains ou les cathédrales ils sont une expression de notre temps.

Y a-t-il une réponse à cette éclosion désordonnée ?

Aucun de nous certainement, ne désire se passer des instruments de la vie moderne, qui sont aussi une manifestation collective de notre personnalité. Vouloir refuser les formes modernes en architecture, serait vouloir arrêter l'horloge du temps. C'est contre nature. Et de même que nous ne pouvons nous réaliser mieux que dans nos enfants (malgré toutes les techniques contraceptives, il y en aura toujours) nous ne pouvons pas nous priver de secréter ce que, faute de mieux, l'on baptise art moderne ou contemporain.

Mais, aucun de nous n'accepte non plus de faire table rase du passé, et de ce qu'il a pu nous laisser de bon. Les vieilles maisons, les fermes comme les palais, ce n'est pas seulement une page d'histoire. C'est aussi un outil dans lequel, avec quelques canalisations d'eau et fils électriques pour en faciliter l'usage, nous pouvons vivre souvent mieux, plus agréablement, plus près de la nature (parce que nos ancêtres savaient choisir

l'emplacement) que dans nos cités nouvelles. Au nom de quoi pourrions-nous empêcher ceux qui le désirent, d'en conserver les caractères essentiels (emploi de la pierre, du bois, etc...) et de faire la synthèse de ce qui leur paraît estimable dans l'ancien et le neuf.

Personne n'accepte que soit mis en cause son droit à la vie. Si pendant des millénaires on en avait accepté les risques (catastrophes naturelles, famines, épidémies, luttes fratricides pour la possession des bonnes terres ou des richesses) on s'était progressivement habitués au fur et à mesure que l'on savait réduire ces risques, aux contraintes que cela entraîne. S'il est à certains égards moins agréable de vivre dans les villes qu'isolé en pleine campagne, une des grandes causes du dépeuplement des campagnes était dû au fait qu'il est plus confortable et plus sûr d'y vivre d'un métier commercial, industriel, ou d'une charge administrative, que de faire pousser le blé et d'être tributaire des fantaisies du temps, tant dans la pénibilité du travail que dans son rendement. Mais depuis quelque temps, les nuisances de la ville sont devenues assez fortes pour éveiller l'attention de tous, et c'est au nom de la qualité de la vie qu'on la fuit pour les vacances, le week-end ou même pour réinstaller sa résidence principale dans la verdure. En somme, on veut transporter la ville à la campagne. Et pour le citadin, accéder à une maison individuelle entourée de gazon est ressenti comme une libération sans que, la plupart du temps, se soit posée pour lui la question de savoir s'il faut limiter ou contrôler ce mouvement centrifuge de ressac, succédant à des siècles de tendance centripète.

Car derrière cette prise de conscience de la qualité de la vie, c'est tout le problème de la liberté, ou plutôt des libertés et des contraintes qui est posé.

Quelques réflexions vont me permettre de mieux m'expliquer :

- Nous sommes tous libres de choisir entre une maison individuelle isolée à la campagne et un appartement en centre ville.
- Les promoteurs ont, en l'état actuel des choses, été incités par les com-

munes qui permettent la densification, au travers d'un C.O.S. élevé, à gagner beaucoup d'argent en supplantant des villas individuelles souvent encore en excellent état, et bien intégrées dans une verdure attrayante, en remplaçant cela par des immeubles collectifs élevés, dont la cohabitation avec les villas donne une impression de triomphe du béton.

- Nous avons bien le droit de nous promener dans les rues d'une ville, en camion, en voiture, en tracteur agricole ou à bicyclette.

Mais si chacun de nous use à sa guise de ces droits sans considération pour les autres, on aboutit à la cacophonie et au blocage.

Il est des libertés légitimes, mais dont l'usage inconsidéré supprime la liberté des autres.

Il est des libertés d'expression artistiques légitimes dont les excès sont sans conséquence pour les autres mais d'autres dont les abus sont sans conteste ressentis comme des agressions **quantitatives** ou **qualitatives**.

Ainsi en est-il de la construction.

Directives sur la qualité architecturale

Parvenus à ce point de nos réflexions, il nous semble possible de tenter de dégager quelques données de base plus intuitives que raisonnées, et dont le respect est de nature à nous satisfaire. Je ne les ai pas inventées, mais glanées ça et là dans les conversations ou les publications, aujourd'hui nombreuses, qui ont abordé le sujet.

En voici quelques-unes.

1 — L'harmonie des **villages anciens** vient de l'analogie :

- des besoins exprimés (chaque maison est individuelle, ses occupants vivent à peu près de la même façon et des mêmes ressources de la terre.)
- des matériaux mis en œuvre et de leur couleur
- des conditions climatiques d'utilisation.

D'où des volumes comparables sinon égaux, groupés autour de l'église qui pendant des siècles a été le symbole de l'union des esprits.

Certains de ces villages ont une homogénéité, une telle unité que toute fausse note se voit au premier coup d'œil. Il faut sans doute y proscrire, ou n'autoriser qu'avec beaucoup de prudence, tout ce qui n'est pas architecture d'accompagnement chacun acceptant humblement d'y passer à peu près inaperçu. C'est comme dans une symphonie où, le thème principal ayant été donné les autres phrases musicales restent discrètes tout en concourant à la beauté de l'ensemble.

2 — Dans un **quartier neuf**, personne n'est surpris de voir utiliser des techniques nouvelles. Mais on a déjà quelques idées sur les expériences qui ont été heureuses et celles qui sont malheureuses. En matière d'urbanisme des grands ensembles, on sait maintenant qu'il y a des raisons sociologiques d'être prudents sur les immeubles élevés et les tours, sur les barres, que les équipements socio-culturels, commerciaux, etc... jouent un rôle important.

En matière d'architecture les choses sont moins nettes. Nous sommes fatigués des parallélépipèdes rectangles que, tels des morceaux de sucre, on posait donc : sur le petit côté pour faire des tours, sur la longueur pour faire des barres, à plat pour faire des centres commerciaux, et l'on commence depuis quelques temps à expérimenter avec un succès encourageant des formes d'habitat collectif nouvelles, plus ou moins inspirées de la Grande Motte qui, pourtant, a quelque peu fait scandale dans ses débuts. L'idée est qu'avec des pyramides, des gradins, des décrochements, on peut concilier en partie :

- l'abaissement des prix de revient que donne la quantité de cellules répétitives.
- l'accroissement du rendement du sol grâce au collectif
- par rapport à la maison individuelle, sans pour autant sacrifier totalement les avantages de cette dernière, avec des espaces privatifs en terrasse, l'ensemble étant généralement formé

d'immeubles de dimension modérée et peu élevée.

Il faut en somme :

- éviter le gigantisme et les grandes disparités de volumes,
- conserver au maximum leurs droits au soleil, à l'air pur, aux plantations, aux lieux de rencontre, aux aires de jeux, etc...

3 — Dans les **lotissements** on s'habitue peu à peu à ce que les règles juridiques de partage du sol, soient complétées par des règlements architecturaux élaborés avec le concours d'architectes.

Le désordre que l'on a connu a tendance à disparaître. Mais c'est alors le risque d'uniformité avec son corollaire, l'ennui que l'on retrouve. La plupart du temps, l'harmonie est obtenue par le fait qu'il y a architecte unique, ou procédé de construction unique avec comme conséquence, volumes égaux ou semblables, identité des matériaux de gros œuvre et de couverture. Et pourtant nous ne sommes pas satisfaits.

Il y a des groupes de maisons individuelles qui choquent par leur monotonie (voir coronas du Nord ou certaines villes anglaises). Je serais assez tenté de croire pour ma part, que c'est parce qu'on ne sait pas en faire des villages. A des implantations souvent géométriques, s'ajoute l'identité des maisons appartenant à un petit nombre de modèles, le tout étant souvent disposé sans souci de s'adapter au sol naturel ou aux plantations existantes. Alors que ce qui fait le charme du village c'est, outre ce que l'on a dit plus haut, le choix au coup par coup des implantations, la personnalisation des maisons selon les besoins de chacun, la place d'un arbre, le détour du chemin, etc...

Il est difficile de naviguer entre les deux écueils que sont le désordre et l'uniformité. Mais il semble que c'est affaire d'imagination, de sensibilité, d'adaptation au sol... j'allais dire de compréhension des lieux.

4 — Que peut-on dire de la **maison individuelle « isolée »** c'est-à-dire de celle qui n'est pas tenue par les règles d'architecture propres à un lotissement ou à un zonage de P.O.S. ? En supposant d'abord, cela va de soi, que le principe même de l'existence d'une maison sur le terrain considéré

ré ne soit pas à lui seul regrettable. Là, chacun exprime des exigences personnelles.

S'il fait, « comme tout le monde » en copiant plus ou moins le style le plus répandu, ou celui que tout le monde s'accorde à dire bien adapté au site, sa maison sera sans doute jugée quelconque ou banale. A moins que talent et modestie s'unissent pour créer les conditions d'une parfaite intégration. Il a quelques chances (peu) de réaliser une œuvre de qualité bien insérée dans son site, et de donner une idée intéressante à ses voisins. Il a beaucoup plus de chances de faire un bâtiment jugé agressif, laid, anecdotique.

Or c'est en faisant des essais et des expériences, en les jugeant et en les faisant juger par les autres que l'on peut découvrir, s'ils existent, les canons de beauté de l'architecture, nouvelle. Les peintres et les musiciens auteurs de croûtes et d'œuvres tombées dans l'oubli sont bien plus nombreux que les maîtres, mais il les fallait pour que les grands puissent percer parmi eux. Ici, l'erreur ne se dissimule pas, ne se répare pas. Elle se voit.

Nous serions donc tentés de dire en la matière que la plus grande circonspection, le concours de plusieurs avis, sont souhaitables, chaque fois que le constructeur d'une maison individuelle veut innover, par rapport à ce qui s'est fait traditionnellement dans la région.

Il a peu de chances de créer le modèle à suivre, beaucoup plus de chances de commettre le bâtiment qui « ne va pas à cet endroit-là ».

- Sans pousser jusqu'au détail dans cet article de quelques pages, les remarques ci-dessus me semblent nécessaires pour éclairer mon propos :

- **les formes** — sont parfois inutilement compliquées entraînant un aspect disparate, des coûts élevés, des problèmes d'entretien.

- **les matériaux** — (nouveaux, peu répandus, expérimentaux,...) s'ils sont trop différents d'une maison à l'autre, voire dans un même immeuble, ne peuvent donner qu'une impression de cacophonie, qui sera grandement aggravée par l'abus des...

- **couleurs** — Alors que les maisons

anciennes se fondaient dans le paysage, nos constructeurs modernes veulent se faire remarquer par des couleurs vives et variées. Notons en particulier l'emploi de toutes les couleurs du spectre pour les volets, ou celui du blanc cru pour les murs, qui même en Bretagne (que dire ailleurs) ne répond pas à une tradition largement répandue. A-t-on songé un seul instant que le blanc n'existe à peu près pas dans la nature sauf pour les nuages. Est-ce parce qu'on s'y comptait qu'on veut avoir l'impression d'y vivre ?

- **adaptation au sol** — Là c'est le massacre systématique. Parce qu'il existe des bulldozers, on joue avec. Que l'on fasse une aire plane dans un terrain montagneux pour y poser son cube, ou qu'en plaine on aille percher ce cube en haut du tertre formé par les déblais de la cave, l'erreur est souvent flagrante, et très largement répandue. Que ne se laisse-t-on pas inspirer, comme nos pères, par le terrain naturel ou le bosquet pré-existant pour poser sa maison, en réduisant au maximum les mouvements de terre, dont on n'abuserait pas s'il fallait payer le terrassier à la pioche pour les faire ?

- Faut-il dire un mot de la **querelle des « modernistes » et des « passésistes »** ? On entend trop souvent à cet égard, des polémiques bien superficielles.

Faut-il au risque de se répéter, rappeler que la nature est millénaire, que là où on ne la fait pas disparaître complètement, elle se rattache donc au passé, et que l'architecture « passésiste » y sera toujours à son aise alors que les expériences modernes auront souvent beaucoup de mal à s'y intégrer ? Ce qui veut dire que ces expériences me semblent moins risquées lorsqu'on a affaire à un paysage résolument urbain, donc plus artificiel ?

Faut-il enfin, pour clore sur ce chapitre de la maison individuelle, insister, et lourdement, sur le fait que c'est un domaine où le public ressent le plus, chacun étant personnellement concerné, tout ce qui peut être considéré comme outrage, abus de pouvoir, esprit de système, manifestation élitiste, rigueur excessive, etc... de la

part des fonctionnaires ? J'y reviendrai dans ma conclusion.

Quels qu'en soient les défauts et les qualités, un projet, une réalisation, ne peuvent être jugés que dans leur **environnement**, c'est-à-dire compte tenu de ce qui existe déjà, et de l'évolution probable ou souhaitable des lieux. Pas seulement sous l'angle esthétique, le seul dont on se préoccupe dans cet article, mais aussi et peut-être plus encore sous l'angle de l'évolution économique probable, de l'écologie. Le tout sans ignorer les pressions exercées de toutes parts par les multiples intervenants que par discrétion je ne citerai pas ; mais dont on peut penser qu'il est rare que l'un d'eux, représente le bien commun à l'état pur.

Il est navrant de penser que nous sommes contraints d'accorder ou refuser des permis de construire sans certitude que les lieux ont toujours été vus sur place.

6 — Ce qui nous amène par un long détour à retrouver une nouvelle facette de l'environnement.

Ce sont les **transitions** qui posent le plus de problèmes :

- transition entre la nature vierge et les premiers immeubles implantés ;
- transition entre le bâti traditionnel et l'emploi des matériaux nouveaux ;
- transition entre les volumes (quartier d'immeubles élevés voisinant avec des individuels isolés ou pire, transformation désordonnée et brutale d'un site : quartiers de maisons individuelles par des tours en dents de scie sous l'action aveugle des promoteurs simplement parce qu'un règlement de P. O. S. trop absolu le permet) ;
- transition dans les couleurs (le groupe d'H.L.M. peints en blanc cru à côté d'un village ancien que sa pierre et sa patine font disparaître dans le paysage).

La juxtaposition de deux maisons, de deux lotissements, considérés comme « bons en soi » peut faire hurler comme ferait hurler l'audition simultanée d'une nocturne de Chopin et d'une marche militaire.

Alors faut-il comme le demandent parfois les architectes conseils devant un projet qui leur paraît insuffisamment élaboré et contenir trop d'éléments sacrifiant à la tradition juxtaposés à d'autres qui se tournent

résolument vers les techniques de pointe (on a vu cela en matière de maisons « solaires ») faut-il, dis-je, demander avec eux que l'auteur reprenne son œuvre, aille « jusqu'au bout de sa démarche » et crée un ensemble résolument révolutionnaire ?

Pour ma part, je n'en suis pas convaincu.

Certes, de grandes œuvres que personne ne désavoue tendent à étayer ce point de vue :

- En 1900, à Paris, on a construit la Tour Eiffel qui, aujourd'hui, fait partie du paysage.
- Une même position a conduit il y a quelques années à autoriser le projet de Beaubourg, qui ne fait pas l'unanimité certes, mais en dehors de ses qualités fonctionnelles, a le mérite de poser le problème « de visu ».
- Mais cette position, sévère pour l'architecture de transition, aurait

pu nous priver de la cathédrale de Vézelay si elle avait régné au Moyen Age.

Alors, surtout quand il s'agit de maisons individuelles, domaine où chaque refus nous crée un adversaire, où il n'y a aucune prétention à bâtir pour des siècles, gardons-nous de toute tendance à l'élitisme, acceptons que : l'humilité, le bon sens, la mesure, clefs de la porte étroite qui sépare le désordre de l'uniformité, éclairent nos architectes en cette époque de transitions :

- entre les techniques,
- entre les styles qui en découlent,
- entre les quartiers d'individuels et de collectifs.

On pourra alors admirer chez eux l'esprit de mesure et de tolérance qui longtemps a fait la réputation de la France, l'harmonie et la beauté de leurs œuvres qui, pour longtemps, seront leurs témoins et les nôtres devant les générations futures.

SB

SPIE BATIGNOLLES

TOUR ANJOU, 33, quai National, 92806 PUTEAUX

Téléphone : 776.43.64 - Télex : PAREL 620 834



Autoroute B9 Le Boulou - Le Perthus. Viaducs de Caleine et de Pox.

le D.D.E. et les élus locaux

par R. BOUCHET

Pendant longtemps, service d'Etat, nous lui avons consacré la majeure partie de notre temps, à une époque où il réalisait lui-même les infrastructures grandes et petites qui lui incombaient.

Il y a quelques années, nous avons vu les grandes opérations concédées, puis les petites transférées aux collectivités locales, aux Départements en particulier, si bien, qu'actuellement, toujours service d'Etat, nous travaillons de moins en moins pour lui, et de plus en plus pour les collectivités locales, et avec elles.

A titre d'exemple, dans un département comme l'Hérault qui bénéficie pourtant de deux programmes spéciaux : le programme Massif Central et celui de la Mission Interministérielle pour l'Aménagement du Littoral, la part de notre chiffre d'affaires réalisée pour le compte de l'Etat : 60 à 80 MF, y compris les salaires mais non les aides au logement, se situe entre le quart et le tiers du chiffre d'affaires total ; celle réalisée pour les communes : 60 MF environ, représente une proportion comparable, et celle engagée pour le département 80 à 100 MF, souvent plus de 40 %.

Si auparavant nos projets devaient être examinés et approuvés par des fonctionnaires supérieurs ayant la même formation technique que nous, c'est au public et aux élus locaux qui le représentent, qu'il nous appartient de les faire comprendre, approuver et financer.

En matière de documents d'urbanisme et de logement, on sait d'autre part le rôle prépondérant que le Parlement et le Gouvernement ont voulu donner aux Collectivités Locales.

C'est souligner l'importance des rapports et du dialogue que nous devons avoir avec elles et leurs élus.

Pour que ce dialogue soit loyal, vrai ou plus simplement pour qu'il existe,

il faut surtout, vouloir comprendre et savoir se faire comprendre. Plutôt que de longs développements sur ces deux thèmes, je relaterai certaines anecdotes tirées, parmi beaucoup d'autres, d'un passé récent.

Une grande ville ; la préparation du plan bat son plein ; trois Ministères ont décidé que la programmation des opérations à réaliser en milieu urbain devait résulter d'une étude préliminaire d'infrastructures de transport (E.P.I.T.), à réaliser en liaison étroite avec les Municipalités intéressées.

Pendant deux ans, avec le Maire, les adjoints intéressés, le Directeur Général des Services Techniques, les spécialistes du C.E.T.E., les réunions se multiplient afin d'estimer, en fonction des hypothèses d'urbanisation retenues au S.D.A.U. et au P.O.S., de l'usage plus ou moins important des transports en commun, et suivant un modèle sophistiqué élaboré par le S.E.T.R.A., le volume des déplacements motorisés à l'heure de pointe

du soir à l'horizon de 1985 et de 2000, afin de vérifier que les infrastructures prévues au P.O.S. pourront y faire face.

Le résultat de ces réunions, réflexions et études est enfin consigné dans trois brochures luxueuses, où, sur papier glacé, cartes, tableaux et graphes, explicitent les choix et fixent l'avenir.

Le Maire en prend connaissance. Suffisamment intelligent et sûr de lui pour parler franchement, il avoue qu'après avoir essayé pendant un week-end de lire le résultat ainsi présenté d'un travail que nous croyions avoir fait en commun, il avait dû y renoncer, nos brochures ayant rejoint dans un grand placard, d'autres rapports tout aussi inutiles.

Malgré le papier glacé, les cartes et les graphes, nous ne nous étions pas fait comprendre !

Bilan : Deux années de travail inutile d'une équipe pluri-disciplinaire pourtant d'excellente valeur.



René BOUCHET

X 49 ENPC 54

— le 1-10-1954 : Ingénieur des Ponts et Chaussées affecté au

Service de la Navigation de Strasbourg (Subdivision de Mulhouse).

- le 1-01-1964 Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de l'Arrondissement Sud du Département du Var à Toulon.
- le 15-07-1970 : Nommé Directeur Départemental de l'Équipement du département de la Corse.
- le 16-08-1974 : Nommé Directeur Départemental de l'Équipement du département de l'Hérault.
- Chevalier de l'Ordre National du Mérite (1974).
- Chevalier de la Légion d'Honneur (Décret Préfectoral du 29-12-1976).
- S.M. durée : octobre 1951 à octobre 1972 (Génie) ; grade : Lieutenant.

Un village aux abords d'une grande ville.

Depuis près de deux ans le P.O.S. est publié. Toute la population vient de signer une pétition pour protester contre le projet d'une voie qui apparemment avait échappé à tout le monde !

Que doit-il en être de nos zonages et de nos C.O.S ?

Un autre village à proximité du précédent.

Avec l'accord entier du Maire, le P.O.S. fait l'objet, avant et pendant l'enquête publique, d'une campagne d'explications, d'expositions, de visualisation.

Un montage vidéo est réalisé. La presse va jusqu'à parler d'une campagne « à l'américaine ».

La commune comprend 1.100 habitants, le registre d'enquête verra plus de 300 avis.

Le mitage sera endigué, les espaces forts protégés, la croissance organisée.

Quel appétit de savoir, de connaître, de participer à partir du moment où l'on comprend !

Toujours à la périphérie, une autre commune.

Une Z.A.C. a été autorisée. La convention, conforme à la convention type, prévoit tout.

En particulier, chaque année, le calendrier des équipements à exécuter doit être arrêté avec la commune et leur exécution doit être garantie par une caution.

Cinq ans cependant après le début des premières constructions, aucun des équipements publics n'est réalisé. La caution n'est pas versée mais la commune doit accueillir de nouveaux élèves, étendre son réseau d'eau potable, épurer ses eaux, etc... Les habitants manifestent.

Il en est de même ailleurs pour ces coopérateurs qui occupent une mairie et qui refusent de payer le supplément qu'on leur réclame pour terminer leur logement.

L'aménageur qui devait acheter les terrains et les revendre équipés les a fait directement acquérir et viabiliser par la coopérative.

Les textes prévoient toujours tout, sauf que les hommes, non par mau-

vaise volonté, mais par ignorance ou incapacité ne les appliqueront pas.

Comprendre les élus, ç'aurait été avoir conscience qu'entre le Maire d'une petite commune et un aménageur privé ou public, il ne peut y avoir aucune concertation véritable. Ici, un homme seul, avec son secrétaire de Mairie qui peut donner une heure ou deux de son travail quotidien au service de la commune, là un organisme avec ses moyens, ses bureaux, son contentieux.

Au nom d'un dialogue loyal, il faudrait souvent déconseiller à certaines communes de créer des Z.A.C., même si elles ont un P.O.S. et si le P.O.S. est conforme au S.D.A.U. !

La dernière anecdote se situera en Corse. C'était aux environs de 1970.

On parquait mal à Ajaccio, ni plus, ni moins sans doute que dans d'autres villes comparables, mais on parquait mal.

Après une étude très complexe, et surtout de nombreux entretiens directs, le Maire fut convaincu de l'intérêt de l'installation de parcmètres. Mais il posa les premiers au fond d'une place, dans un secteur où, manifestement ils ne servaient à rien. Il est vrai, ce faisant, qu'ils ne gênaient également personne.

Le public s'habitua à eux, pendant qu'insensiblement ils progressaient en direction du centre de la ville.

Six mois après, ils abordaient le cours Napoléon. Un an plus tard, tous les commerçants en réclamaient.

Ajaccio eut ainsi des parcmètres avant Paris !

Je ne comparerai certainement pas des parcmètres à des centrales nucléaires.

Je conclurai en notant que, par notre formation, et cela est normal, nous sommes surtout sensibles aux contraintes techniques et administratives, l'élu aux contraintes humaines.

L'efficacité, comme le service du public, supposent une synthèse des deux.

C'est ce travail en commun qu'il faudrait organiser.

C'est en structures de coopération et non de subordination qu'il faut s'efforcer de réformer.

Le Syndicat National des Entreprises d'Engazonnement par Projection (S.N.E.E.P.)

9, rue Paul-Barruel
75015 PARIS



**tient
à votre disposition,
sur demande écrite,
la liste
des Entreprises
d'engazonnement
industriel
intervenant
pour les moyennes
et grandes surfaces**

aménagement

par A. LEBLANC

Mot porteur d'espoir, signe de la volonté de créer, de progresser, d'améliorer, d'ordonner...

On peut tout aménager : son bureau, son jardin, le Territoire... la planète ! ou... les horaires de travail. Mot clé ? Mot à la mode ? Mot galvaudé ?

Pour le petit Robert, c'est tout simplement... « disposer et préparer méthodiquement en vue d'un usage déterminé... »

Pour le Directeur Départemental de l'Équipement, c'est un peu le quotidien : aménagement de zone, de quartier, d'espaces verts, d'itinéraires routiers de village, de carrefour. Pour simplifier on retiendra l'essentiel de ce qu'il est convenu d'entendre par ce terme : l'aménagement urbain qu'on étendra aux bourgs et villages ruraux.

On peut distinguer trois « Temps forts » dans l'aménagement urbain :

- La définition des objectifs ;
- L'élaboration des moyens réglementaires de mise en œuvre ;
- L'exécution, c'est-à-dire l'insertion d'investissements publics ou privés dans le cadre précédemment défini.

I - Avoir une politique d'aménagement

Lorsque le Maire d'une Commune souhaite l'établissement d'un Plan d'Occupation des Sols, je lui demande d'abord quelle est la politique d'aménagement qu'il entend mettre en œuvre... et comme cette question le déconcerte souvent, nous prenons rendez-vous pour en discuter avec son Conseil Municipal.

Car l'aménagement, c'est d'abord l'affaire des élus. Pour qu'une opération réussisse, il est nécessaire qu'ils en aient envie, qu'ils y croient, qu'ils se mobilisent pour l'obtenir, et qu'ils sentent derrière eux le poids de leurs

administrés. C'est encore plus vrai lorsqu'il s'agit d'organiser le développement harmonieux de la Commune. Le tort de certains Urbanistes du passé — de l'Administration aussi — a été de vouloir imposer leurs propres objectifs en ignorant, en étouffant parfois les vellétés locales.

La définition des objectifs n'est pas aussi simple qu'on pourrait le penser et le risque est grand de voir l'aménageur substituer ses propositions — inconsciemment ou par lassitude — à celles que ses partenaires ne parviennent pas à échafauder.

La voie est bien étroite en effet entre le rôle délicat de Conseiller et celui de Décideur qui s'endosse si facilement.

...Mais pas n'importe laquelle

A ce stade de la réflexion, il faut prendre conscience qu'en rendant la parole aux Elus, on ne résout pas tous les problèmes et l'on n'évite pas les conflits.

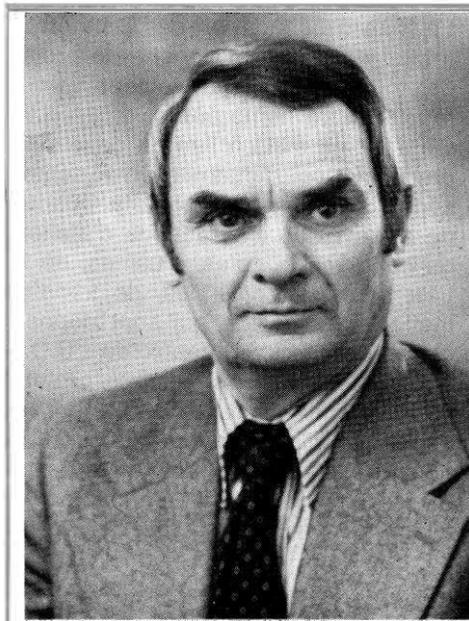
Il arrive que nos partenaires reprennent en les amplifiant les courants

« à la mode » exploités par les masses média.

Les campagnes lancées contre l'habitat collectif à partir des excès rencontrés dans les grands ensembles ont un tel retentissement que l'une des ambitions les plus fréquemment exprimées en Haute-Saône est la volonté de réaliser la totalité des programmes de logement en parcelles individuelles sur des parcelles dont la superficie ne doit pas être inférieure à 1000 ou 1200 m².

Le gaspillage de l'espace agricole que représente une telle largesse, le coût exorbitant des réseaux, l'éloignement des établissements scolaires, l'impossibilité d'aménager une déserte par des transports urbains en cas de disette pétrolière, aucun argument n'est assez fort pour lutter contre cette envie de promouvoir l'habitat individuel, même si l'on doit croquer en 10 ans les réserves foncières que la nature a placées autour des petites villes de Haute-Saône.

C'est dire que l'objectif « pavillon individuel » auquel est attaché dit-on 80 % de la population française prend parfois une dimension redoutable.



A. LEBLANC

Né le 9 septembre 1922, M. Leblanc est entré dans l'Administration le 6 décembre 1944. Vérificateur Technique en 1949 puis Ingénieur Réviseur en 1953, chargé du Service Construction dans le Département de l'Aube, M. Leblanc a été détaché en qualité d'Urbanisme Elève dans le Département de la Marne en 1963 et chargé de Mission auprès de M. le Préfet de Champagne-Ardennes.

Nommé Chef du G.E.P. en 1967, M. Leblanc a été promu Urbaniste en Chef de l'Etat le 1^{er} décembre 1972 et a assumé ces fonctions jusqu'à sa nomination le 1^{er} novembre 1975 en qualité de Directeur Départemental de l'Équipement de la Haute-Saône.

Comment traiter le Centre Ville

Dans ce domaine, après avoir considéré pendant des années qu'on ne pouvait parler de rénovation urbaine sans avoir tout rasé au préalable, n'est-on pas en train de vouloir tout conserver y compris des constructions vétustes dépourvues d'intérêt si ce n'est de rappeler les temps heureux pour les anciens du quartier.

Comment définir en termes d'objectifs la vocation du Centre Ville. Pour qui ? Pour quoi y faire ? Comment ? La politique d'industrialisation, les rapports entre l'habitat et le travail, la place des équipements de loisirs dans la cité, les transports en commun, le rôle des espaces verts, autant de questions sur lesquelles il convient d'être fixé avant d'entreprendre l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols.

II - Le plan d'occupation des sols, expression réglementaire et juridique de la politique d'aménagement

Il y a une part de rêve dans un Plan d'Occupation des Sols. Elle est nécessaire, mais il faut aussi coller au terrain et surtout associer étroitement quelques élus passionnés de leur ville à la rédaction des principaux paragraphes du règlement.

Il faut savoir que chaque mot a sa raison d'être, et que chaque détail du règlement répond à un objectif précis. Le plus difficile est parfois de trouver un élu disponible pour accepter de discuter avec un technicien du G.E.P. sur ces micro-problèmes, de l'écouter, de le comprendre, de lui poser des questions. Un bon Plan d'Occupation des Sols passe par là.

C'est un travail de fourmi dont dépend le succès final de l'opération. Il faut tout prévoir y compris l'imprévisible. Dans certains quartiers, tester le règlement parcelles par parcelles.

...Zonage

C'est une source de conflits, d'opposition d'intérêts, mais aussi un piège

où la cohérence de l'édifice risque de prendre de mauvais coups. On a le sentiment que les règles traditionnelles, le coefficient d'Occupation des Sols (COS), les hauteurs de bâtiment, la discontinuité — ou la continuité provoquent des ségrégations de toute nature, confèrent des avantages exorbitants à certains tandis qu'elles pénalisent sévèrement d'autres propriétaires fonciers, un peu par accident. Tout cela est assez déplaisant et crée un sentiment d'insatisfaction chez les différents acteurs du Plan d'Occupation des Sols sans que, après 10 ans d'expérience, personne n'ait proposé un autre système plus performant. Et pourtant les remises en cause fracassantes n'ont pas manqué.

Introduire plus de souplesse ? Uniformiser ? C'est courir d'autres risques. Qu'advierait-il des préoccupations architecturales ? Car l'article 11 est une autre pomme de discorde au sein des Groupes de travail. Faut-il pousser le souci du respect de l'environnement jusqu'à définir la pente des toits, les dimensions des baies et la couleur des revêtements ? Ou bien au contraire laisser libre cours à l'innovation architecturale si rare et si décevante aujourd'hui, mais aussi si mal ressentie par un public que déconcerte tout ce qui est nouveau ?

III - L'heure de vérité

Vient alors le troisième temps de l'aménagement.

Le Plan d'Occupation des Sols établi, il faut y insérer l'avalanche de projets de toute nature qui veulent voir le jour. Ils sont nombreux.

On imagine mal en l'an de crise 1978, dans un Département rural fortement secoué par le chômage, la quantité de projets de constructions d'ateliers, de hangars agricoles, d'usines, de lotissements, de pavillons, de transformations, d'extension qui sont déposés chaque jour aux Bureaux de l'U.O.C. ou des Subdivisions. Chaque projet à son « pétitionnaire », promoteur ou constructeur individuel, industriel ou commerçant qui ne connaît que son affaire et ignore délibérément tout ce qui peut l'environner, tout ce qui lui est extérieur. Alors le Plan d'Occupation des Sols... la desserte... la zone non constructible... balivernes ! inven-

tion de technocrates ! Ce n'est pas qu'on soit contre l'environnement mais enfin, ce terrain hérité d'une vieille tante, il est parfait pour y installer un garage... sur la Route Nationale, tout près du carrefour. L'Eglise classée ? la zone non constructible ? l'accès sur la Route Nationale ? quelle importance !

Les élus qui se sont associés le plus souvent sans réserve à l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols et ont accepté les contraintes tant que celles-ci demeuraient abstraites sentent le doute les envahir, lorsque cette abstraction se transforme en la réalité d'un refus de Permis de Construire et déclenche la colère d'un administré. Si de surcroît quelques emplois sont en cause, alors tant pis pour l'espace boisé ou la coupure verte. Un Plan d'Occupation des Sols qui risque d'empêcher la création de 5 emplois ou de les faire fuir vers la commune voisine (qui n'a pas de Plan d'Occupation des Sols) ne peut être un bon document et l'on a eu bien tort de se fier aux belles paroles des gens de l'Équipement...

Alors on repart à zéro, on cherche à monter un échange de terrain... ou bien on met le Plan d'Occupation des Sols en révision et on lâche sur un point pour éviter que tout l'édifice s'écroule.

Ce « service après-vente » est épuisant et déprimant. Mais sans cette attention permanente portée au suivi du Plan d'Occupation des Sols, la situation se dégraderait rapidement. L'évolution d'une Commune est à l'image de la vie. Il ne faut pas s'accrocher à un Plan d'Occupation des Sols dépassé et savoir le modifier avant qu'il devienne vraiment insupportable.

Heureusement il y a des Plans d'Occupation des Sols qui fonctionnent bien dans des communes où leur publication ne fait pas monter anormalement le nombre de refus de Permis ni la tension artérielle du Chef U.O.C. Ceux-là sont réussis, l'aménagement se fait sans bruit.

IV - Le drame de l'Aménagement Rural

Les Plans d'Occupations des Sols sont réservés aux villes de plus de

10.000 habitants, aux stations touristiques, balnéaires ou non, et plus généralement aux communes où il se passe quelque chose, c'est-à-dire qu'on y délivre bon an mal an 10 ou 15 Permis de Construire.

Mais il y a les autres communes rurales.

Pour la plupart d'entre elles, la population baisse inexorablement depuis plus d'un siècle.

Il advient que certaines communes ont perdu 70 ou 75 % de la population recensée en 1851 (la Haute-Saône avec 356.000 habitants était alors le premier Département de Franche-Comté mais Vesoul n'avait que 5.000 habitants) !

Toutefois celles qui se trouvent à moins de 15 km d'une ville — même d'une ville moyenne comme Vesoul, 25.000 habitants aujourd'hui — reçoivent depuis quelques années le renfort de citadins à la recherche de la maison — et de la vie à la campagne. Ce serait magnifique si ces maisons

neuves venaient s'insérer dans le village entre celles qu'occupent encore les agriculteurs, à la place de toutes celles qui ont été abandonnées par leurs habitants au cours des ans et qui sont devenues des ruines, des dépendances plus ou moins inutiles, ou même un terrain vague.

On verrait alors se reconstituer un vrai village avec la continuité retrouvée de son domaine bâti, une vraie communauté vivante mi-rurale, mi-urbaine. On n'aurait plus besoin de tirer les réseaux, de construire de nouvelles rues, car ces terrains sont équipés. **Mais ils ne sont pas à vendre.** Pourtant ils ne servent à rien, ne produisent rien. Mais on ne les vend pas !

En revanche on vendra volontiers 2 hectares de bonne terre à betteraves à 800 m de l'Eglise bien à l'écart du village, de forme rectangulaire de préférence — comme pour un cimetière — où l'on disposera de belles parcelles de 25 m sur 50 m.

Plus tard, les « lotis » rentreront chaque soir de Vesoul ou de Montbéliard, le coffre de la voiture plein de provisions achetées à l'hypermarché du Chef-lieu où les enfants vont à l'école. Le Village ? on n'y mettra jamais les pieds. On aura reconstitué une micro-banlieue sans racines mais à quelques hectomètres de là, le village continuera à mourir lentement !

Que faire ? Refuser sans relâche tous ces lotissements ? Juridiquement c'est possible, politiquement ce n'est pas tenable. Il faut « promouvoir » la construction individuelle. Convaincre ?

Sur le thème du village rénové et revitalisé par les constructions nouvelles on ne recueille que des encouragements, pas une opposition, mais... personne n'est vendeur à l'intérieur du village.

L'aménagement, c'est la vie : des espoirs, des succès, des échecs...



SCETA ROUTE

BUREAU D'ETUDES ET D'INGENIERIE AUTOROUTIER

DIRECTION GENERALE : Rue Gaston-Monmousseau - B.P. n° 117 - 78192 TRAPPES CEDEX - Tél. : 050.61.15
Télex : BETSER 697 293

AGENCES

Agence de NICE

28, avenue de la Californie - 06200 NICE
Tél. 86.22.53 - Télex : 470 198

ROQUEBRUNE

Domaine de Palayson - B.P. n° 2
83520 ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS
Tél. 44.70.33 - Télex : 470 485

AIX-EN-PROVENCE

La Palette - 13609 AIX-EN-PROVENCE
Tél. 28.91.71 - Télex : 420 134

Agence de NIORT

8, avenue de la République - 79000 NIORT
Tél. (49) 28.10.68 et 28.18.59

Agence du ROUSSILLON

6, rue de la Corse - 66000 PERPIGNAN
Tél. 50.25.72 - Télex : 500 843

Agence de MIDI-PYRENEES

Zone Industrielle de Montaudran
Rue Jean-Rodier - 31400 TOULOUSE
Tél. 80.45.20 - Télex : 520 006

Agence d'AQUITAINE

B.P. 189 - 47007 AGEN
Tél. 66.63.08 - Télex : 570 417

Agence de ANNECY

13 bis, boulevard du Fier - B.P. 552 - 74000 ANNECY
Tél. 57.19.13 - Télex : 300 807

Agence de CLERMONT

Aérogare d'AULNAT - B.P. n° 9 - 63510 AULNAT
Tél. 92.60.67 - Télex : 390 024

Agence de BOURGOGNE

2, avenue Garibaldi - B.P. n° 622 - 21016 DIJON CEDEX
Tél. 32.80.93 - Télex : 350 810

Agence de PAU

P. et C. Arrt Autoroutier
Lotissement Berlanne - 64160 MORLAAS
Tél. (59) 02.75.12 - Télex : 570 895 F

Agence du NORD

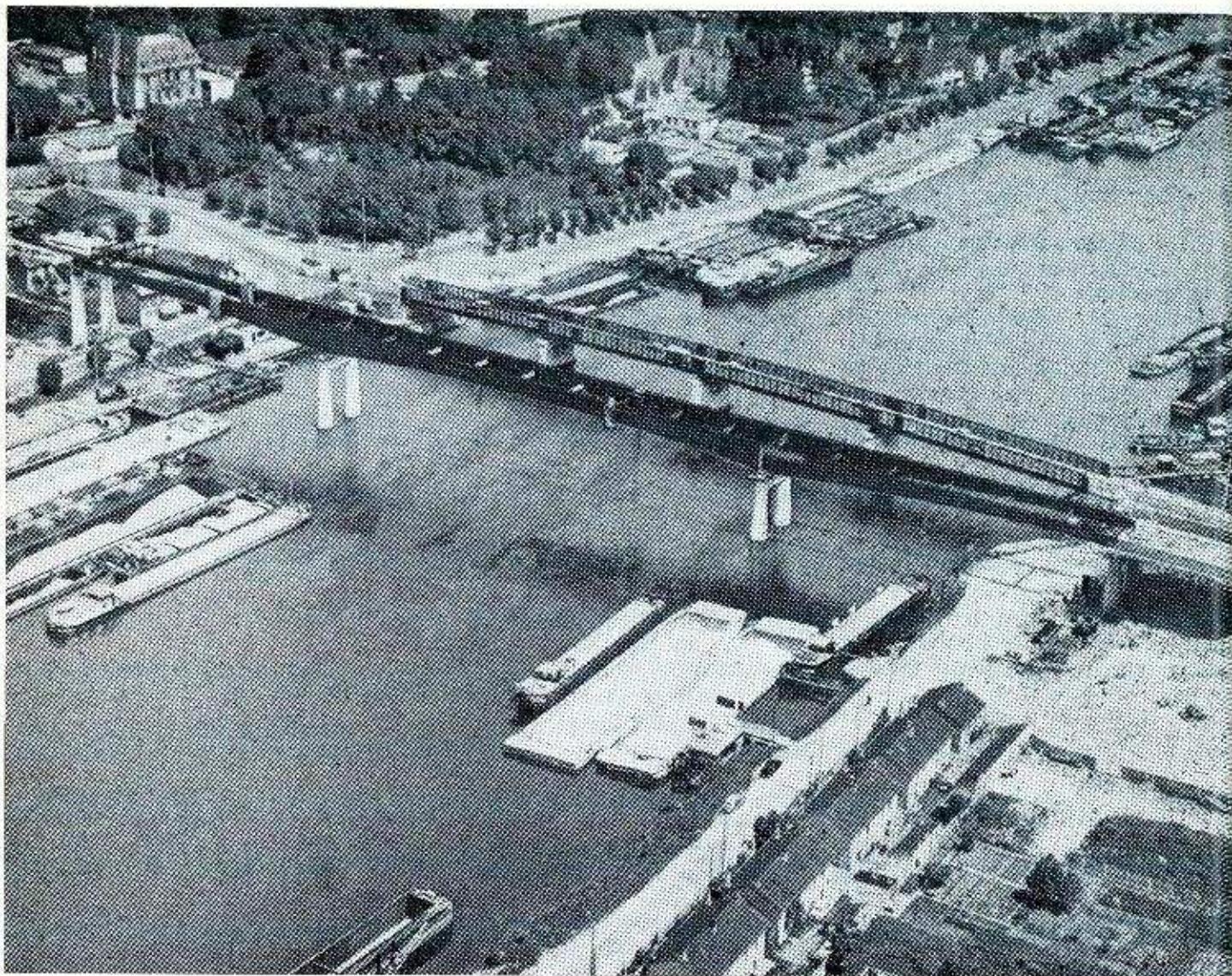
Rue Yves-de-Cugis (Triolo) - B.P. 58 - 59650 VILLENEUVE-D'ASCQ
Tél. (20) 91.27.19 - Télex : 120 648

Agence de l'EST

2, rue du Vair - 54520 LAXOU
Tél. (28) 96.50.13 - Télex : 960 801

AGENCE REGION PARISIENNE

Rue Gaston-Monmousseau - B.P. n° 117 - 78192 TRAPPES CEDEX
Tél. 050.61.15 - Télex : BETSER 697 293
A partir du 1^{er} mai 1978 ouverture : Avenue de la Libération,
Carrefour de la Croix-Rouge - 33310 LORMONT.



(Pont de CONFLANS-SAINTE-HONORINE)

PONTS MÉTALLIQUES

PONTS BÉTON ARMÉ ET PRÉCONTRAIT

BAUDIN-CHATEAUNEUF

Société Anonyme au capital de 4.012.000 de F
45-CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE - TÉLÉPHONE : (38) 89.43.09

les problèmes quotidiens du D.D.E.

par Paul VAUDAY

De l'extérieur, le D.D.E. est souvent perçu comme un personnage essentiellement représentatif, qui règne sur une armée de tout-puissants technocrates et qui plane bien au-dessus des contingences matérielles.

Certes, les relations publiques occupent une place importante dans la mission du D.D.E.

Diverses manifestations sont l'occasion de contacts informels avec les élus ou d'autres fonctionnaires, des représentants de groupes socio-professionnels, des animateurs de la vie locale, des journalistes et aussi de simples particuliers. Elles facilitent la diffusion de l'information. Elles permettent de tester des idées, d'aborder des affaires délicates dans une atmosphère détendue, de débloquer des situations conflictuelles, de régler des points de détail. En la matière, le D.D.E. a le sort commun à tous les Chefs de Service. Peut-être est-il plus sollicité du fait de l'étendue de son domaine d'action.

Il a bien d'autres occasions de toucher terre ! Il est à la tête d'un Service comportant un personnel nombreux — on compte un millier d'agents dans une D.D.E. modeste — et très diversifié. Une D.D.E. est à la fois une administration classique qui veille à l'application des lois et règlements, un service opérationnel qui étudie et réalise des ouvrages publics et un organisme d'animation qui dialogue avec les élus et les incite à la réflexion sur l'urbanisme et l'aménagement.

Cet ensemble hétérogène a un dénominateur commun : l'aménagement du territoire. Le premier souci du D.D.E. est d'assurer son bon fonctionnement et son efficacité.

L'organisation hiérarchique, d'une stabilité à toute épreuve, qui donnait toute satisfaction dans le Service

des Ponts et Chaussées, n'était pas adaptée à la diversité des tâches actuelles de notre Administration. Il a fallu créer des cellules spécialisées et on a mis en place une organisation type « staff and line » composée d'un Etat-major de spécialistes placé près du Directeur, qui assiste les échelons locaux à compétence générale. Ces systèmes fonctionnels sont instables. Les attributions des diverses cellules varient dans le temps en fonction de la personnalité des hommes qui les composent.

La compétition qui, dans une organisation hiérarchique, entraîne une saine émulation, se traduit dans un système fonctionnel par des conflits d'attribution, les éléments les plus dynamiques ayant tendance à empiéter sur le domaine de leurs voisins.

Les difficultés de fonctionnement du Service ont amené les D.D.E. à découvrir les méthodes modernes de gestion :

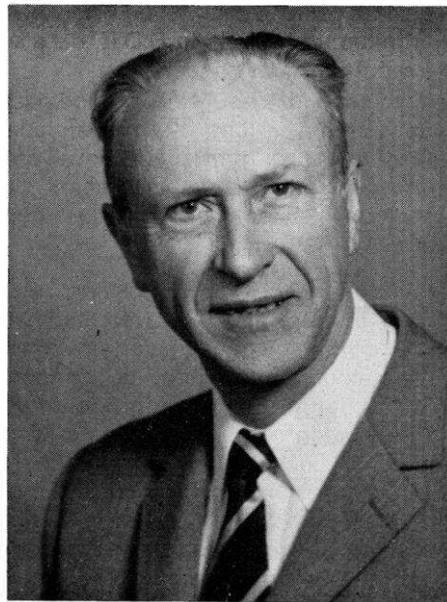
- définition, avec plus de rigueur,

de la politique du Service dans ses différents domaines d'action,

- définition détaillée des pouvoirs, des rôles et des attributions de chacun,
- coordination de l'action des différents groupes,
- contrôle des résultats obtenus.

On sait combien les usagers sont habiles à exploiter la moindre divergence entre administrations ou entre cellules d'un même service. Il faut donc que la politique définie par le D.D.E. soit bien comprise et appliquée sans déviation par tous. La coordination est une préoccupation constante.

Toute gestion rationnelle associe objectifs et moyens. Les directions des Ministères se préoccupent des objectifs, laissant à la D.A.F.A.G. et à la D.P.O.S. le soin de régler le problème des moyens. Hélas, les possibilités de celles-ci ne sont pas à la mesure des ambitions de celles-là.



Paul VAUDAY

né le 19 mars 1922 à Paris.

1943 : Ingénieur des T.P.E. — Subdivision de Châtillon-sur-Chalaronne (Ain).

1953 : Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

1956 : Ingénieur des Ponts et Chaussées à Epinal, Arrondissement Centre, Service Ordinaire et Navigation.

1962 : Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg, Arrondissement Centre puis Arrondissement Opérationnel.

1970 : Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

1971 : Directeur Départemental de l'Équipement du Jura.

On a alors recours à une formule magique : « on fait confiance aux D.D.E. pour trouver une solution adaptée aux possibilités locales ».

C'est ainsi que l'on a pu longtemps masquer la pénurie d'effectif en recrutant du personnel auxiliaire. C'est un mauvais système. Il conduit à un déséquilibre de l'encadrement. Il y a un « trou » entre les agents d'exécution nombreux et les ingénieurs, d'où une tendance à un constant surclassement des agents d'exécution et un mauvais emploi des ingénieurs obligés de faire eux-mêmes des tâches qui incombent normalement à un corps intermédiaire.

Le blocage des effectifs ne permet plus de recourir à cet expédient. L'accroissement des tâches et la complication des procédures entraînent, à effectif constant, une dégradation de la qualité du service. Pour tenter d'y remédier, l'Administration centrale accroît son potentiel, crée des services d'études, mais l'aide ainsi apportée aux services locaux est compensée par le surcroît de travail engendré par ces nouveaux bureaux. Alors il nous est demandé de désigner des correspondants pour différentes actions, afin de mieux les suivre, d'où localement un nouvel alourdissement des tâches... c'est un cercle vicieux.

L'insuffisance en nombre du personnel est encore aggravée par le mécanisme de la gestion. D'abord la multiplicité des corps introduit une rigidité excessive. La gestion est statique et non dynamique. Elle est basée sur la constatation du passé et non sur une prévision de l'activité future. Il en résulte un hystérisis considérable dans les affectations que les D.D.E. tentent de réduire en faisant le siège de la D.P.O.S.

Enfin, il n'existe pas d'incitation pour les postes peu attractifs. La modulation des indemnités que l'on peut faire sur le plan local reste très marginale.

On ne saurait clore le chapitre des moyens sans évoquer le problème des locaux. Comment assurer une bonne coordination de cellules disséminées dans la ville, ayant tendance à vivre en autarcie ? Le regroupement des services, nécessaire à leur bon fonctionnement, exige des crédits importants et il apparaît dans bien des cas comme un objectif lointain.

De même que « l'homme ne vit pas seulement de pain », de même un

service a besoin d'un supplément immatériel : une bonne ambiance de travail. Tout ce qui concerne les relations humaines est un domaine difficile. Il n'y a pas de recette en la matière. La voie entre l'indifférence qui est toujours reprochée à un Chef de Service et le paternalisme qui est rejeté avec vigueur, est étroite. Il faut surtout se garder de la démagogie qui engendre la surenchère et aboutit rapidement à l'insatisfaction. La surcharge des D.D.E. est en grande partie le fait de l'alourdissement des procédures.

C'est pour une part une conséquence du progrès technique. La meilleure connaissance des matériaux permet de réduire les coefficients de sécurité mais impose plus de rigueur dans l'étude et dans le contrôle. Par exemple, l'approbation d'un projet routier, qui nécessitait autrefois simplement l'avis de l'Inspecteur général, fait maintenant intervenir l'Ingénieur spécialisé Routes, l'Ingénieur général spécialisé Ouvrages d'art, le C.E.T.E. et parfois le S.E.T.R.A.

C'est aussi la conséquence d'une intervention plus en profondeur de l'Administration. Un lotissement ne sera plus traité comme une simple division parcellaire, mais comme une opération d'urbanisme.

La complexité des procédures n'est pas le fait de notre seul Ministère. Nos compatriotes, dont les besoins essentiels sont pratiquement satisfaits, sont de plus en plus sensibles à l'aspect qualitatif des choses. L'Administration répond à ces aspirations, d'une part, par la création de services nouveaux qui vont du Ministère de la qualité de la vie à l'Assistance architecturale dans la D.D.E. et, d'autre part, par la concertation.

Les services nouveaux introduisent des complications nouvelles, aussi bien pour les particuliers que pour l'Administration, en multipliant les réunions et en retardant les décisions.

Le cheminement des dossiers s'apparente au jeu de l'oie avec les cases où l'on est bloqué un certain temps, les retours en arrière, la « prison » d'où l'on ne sort que grâce à une intervention extérieure, le bond en avant à l'occasion d'un plan de relance ou d'un F.A.C. et la difficulté d'arriver exactement sur la case finale, c'est-à-dire ni trop tôt ni trop tard. Raconterai-je, à titre d'illustration, les mésaventures de ce projet, tiré de

l'ombre par la sollicitude d'un Ministre, dont le dossier s'est perdu deux fois ? J'ai eu la chance de le retrouver dans le coin d'un bureau, emprisonné au milieu d'un monceau de papier, alors qu'il avait disparu pour la troisième fois. Cette découverte a été récompensée : l'A.P. a été notifiée dans la quinzaine.

La concertation n'est pas une nouveauté dans nos Services. De tout temps les collectivités locales ont de nos projets. Mais elle change maintenant de nature. Nous avons été largement associés à la genèse l'habitude d'interlocuteurs responsables, dont les soucis, sinon les idées, étaient proches des nôtres. Nous nous trouvons maintenant en face d'interlocuteurs nouveaux très divers, dont la représentativité et la motivation ne sont pas toujours claires. Ce sont souvent les défenseurs d'une cause. Ils refusent de comparer les avantages et les inconvénients des diverses solutions, leur souci étant soit de combattre le projet pour empêcher sa réalisation, soit de réduire les nuisances du projet dans un domaine particulier sans se préoccuper des autres conséquences. Voilà pourquoi la concertation est souvent décevante pour les deux parties et ressemble à un dialogue de sourds. Notons aussi que la concertation consomme beaucoup de temps et d'agents de niveau élevé, ce qui impose une limite.

Nous ne sommes pas habitués à nous servir des médias et notre système d'information du public n'est pas satisfaisant. Il est en tout cas plus faible que celui utilisé par les Associations de toute sorte qui utilisent largement les colonnes des journaux sur le mode polémique, beaucoup plus goûté des lecteurs que nos publications dont le sérieux rebute le public.

On peut se demander comment, dans un système si compliqué et où tout semble se liguer pour bloquer les affaires, on arrive encore à en sortir quelques-unes ?

Cela est dû à la qualité des relations entre les hommes. Les rapports avec l'Administration centrale ne se réduisent pas aux interventions pour guider un dossier et les Ministères ne sont pas peuplés par des fonctionnaires intransigeants et dogmatiques comme on a tendance à les caricaturer. On y trouve des interlocuteurs intéressés par les réactions locales et

surtout provinciales car ils ne voient que ce qui se passe dans la région parisienne où l'échelle des problèmes est tout à fait différente de l'échelle provinciale.

De notre côté, nous avons besoin de connaître leur point de vue pour comprendre certaines décisions administratives et l'esprit de certains textes de façon à les appliquer correctement.

Dans le quotidien, nous sommes bien loin des délices de la spéculation à long terme, de l'aventure exaltante du chantier ou de la griserie du pouvoir : Coordonner, rechercher et adapter des moyens, régler des conflits internes avant qu'ils ne s'enveniment, faire avancer les dossiers ; assurer la liaison avec l'extérieur, tout cela peut paraître des tâches mineures ; mais en définitive c'est sur cela que nous sommes jugés car la marche, l'efficacité du Service et son image de marque en dépendent.

OFFRE D'ACTIVITES

Le camarade Morane, I.G.P.C. retraité, est en mesure de procurer à des camarades retraités des occupations à Paris, dans les établissements et organismes dont il est Président :

1°) Au Collège Stanislas :

- Négociations avec grandes organisations professionnelles en vue d'une utilisation des locaux scolaires en fin de journée pour cours, séminaires, etc.
- Exposés relatifs à des missions à l'étranger aux élèves préparant les grandes écoles.

2°) A l'A.R.E.P.A. :

- Conférences avec projections aux résidents (voyages, grandes réalisations françaises, etc...)

3°) Au Comité National d'Action pour l'Amélioration de l'Habitat Existant :

- Une fonction d'Adjoint au Président (bonne connaissance des problèmes du logement et sensibilité à leurs implications sociales).

Il s'agit en principe d'activités non rémunérées.

Les camarades intéressés peuvent se mettre en rapport avec :
J. MORANE, I.G.P.C., 9, rue Davioud, 75016 Paris. Tél. 288.69.47.

LE BUREAU CENTRAL D'ETUDES POUR LES EQUIPEMENTS D'OUTRE-MER

analyse, conçoit, projette

L'INFRASTRUCTURE DU DEVELOPPEMENT

L'activité du BCEOM s'exerce dans les domaines suivants :

- transports et économie • routes, autoroutes et aéroports
- ports et voies navigables • voies ferrées • ouvrages d'art
- équipement et développement urbain • contrôle des eaux et agriculture
- développement régional et touristique • organisation, formation.

Ses interventions recouvrent toutes les étapes, allant de la planification et des études préliminaires au contrôle des travaux et à l'exploitation du projet, c'est-à-dire :

- la programmation des actions
- l'étude de factibilité
- l'avant-projet
- le projet d'exécution
- le cahier des charges
- le dossier d'appel d'offres
- le dépouillement des offres
- la rédaction des marchés
- le contrôle de travaux
- les études d'organisation et d'exploitation



BUREAU CENTRAL D'ETUDES POUR LES EQUIPEMENTS D'OUTRE-MER
15, square Max Hymans 75741 PARIS CEDEX 15
Tél. 566 93 39 - Téléc. : 250618 F

le directeur départemental de l'équipement et les techniciens

par René BOSC

Tous les cadres supérieurs du Ministère de l'Équipement ont vocation à occuper l'emploi fonctionnel de Directeur Départemental de l'Équipement et effectivement sur une certaine de postes, une dizaine en moyenne sont tenus par des collègues qui ne sont pas Ingénieur des Ponts-et-Chaussées. C'est dire que l'on a jugé que désormais il n'était plus indispensable, comme cela l'était par exemple au temps de l'ancien service des Ponts-et-Chaussées, que le Chef de service soit le bon technicien qui avait su faire la preuve certes de quelques talents de gestionnaire, administrateur, ou conducteur d'hommes, mais qui avait pu aussi entretenir et perfectionner ses connaissances techniques personnelles au cours d'une longue expérience. Il faut dire aussi que l'étendue des domaines que couvre aujourd'hui une Direction Départementale de l'Équipement et la rapide évolution des techniques sont telles que même un Ingénieur des Ponts-et-Chaussées ne peut plus être aujourd'hui — sans jeu de mots — « polytechnicien », et qu'il importe alors davantage pour un Directeur Départemental de l'Équipement de savoir dialoguer et agir avec les différents techniciens avec qui il a à œuvrer, qu'ils soient placés sous ses ordres dans sa Direction ou qu'ils apportent un concours occasionnel, ou qu'il s'agisse de techniciens œuvrant pour des interlocuteurs de la D.D.E. au service soit de particuliers soit de collectivités locales.

Les conditions de ce dialogue et de ce mode d'action dépendent beaucoup des circonstances et des caractères de chacun. Je ne sais pas si on pourra arriver un jour à pouvoir les définir à priori. Je me limiterai donc simplement à exposer quelques exem-

ples concrets qui chacun donne matière à réflexion :

- l'un où n'interviennent que des techniciens de la D.D.E. ;
- deux autres où interviennent en outre, pour l'un des techniciens de l'Administration de l'Équipement, étrangers à la D.D.E. et, pour l'autre un Bureau d'études privé ;
- puis dans le domaine plus subjectif de l'architecture et de l'urbanisme, le cas où interviennent les architectes d'un promoteur et les consultants de l'Administration,
- pour enfin aborder le cas très fréquent des problèmes d'urbanisme où interviennent, outre les techniciens de notre Administration, ceux de la collectivité locale intéressée et les élus de cette collectivité.

Pour tous ces exemples, il se trouve que les hasards de sa formation et de sa carrière ont fait que le Directeur Départemental que je suis n'avait pas de compétence technique particulière

et c'est à ce titre, je pense, qu'ils peuvent présenter un intérêt un peu général.

Mais Ingénieur moi-même, je n'ai pu résister à rajouter et en commençant même par lui, l'exemple du cas où le Directeur Départemental est en mesure, parce qu'il peut asseoir sa position sur des connaissances techniques personnelles incontestées, d'emporter l'acquiescement sans discussion de ses interlocuteurs.

Ceux qui ont œuvré dans le domaine des constructions scolaires industrialisées savent que le Ministère de l'Éducation a pu obtenir pour les superstructures des bâtiments, des prix défiant toute concurrence (850 F le m² hors œuvre par exemple) ; les fondations cependant sont payées séparément au mètre mais avec un prix de bordereau qui est très confortable. Il y a dans ces conditions une véritable nécessité pour l'entrepreneur d'avoir un volume de fondation suffisant pour « compenser » les pertes qu'il consent sur les superstructures. La ten-



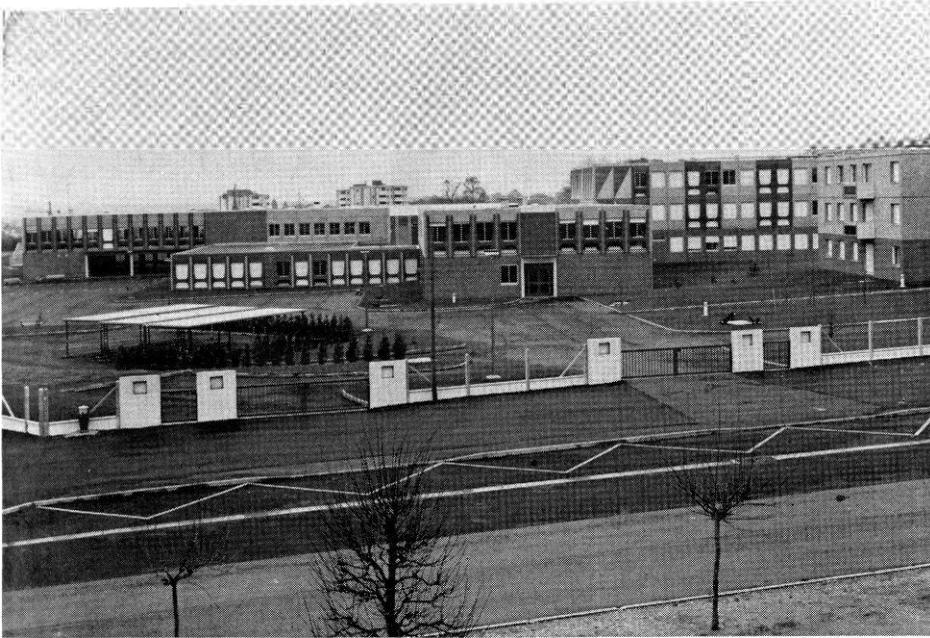
René BOSC

*Ingénieur des Ponts-et-Chaussées (Promotion X 1954 - ENPC 1959).
Coopération au Maroc jusqu'en 1963.*

Aéroport de Marseille jusqu'en 1971.

U.O.C. des Bouches-du-Rhône jusqu'en 1974.

Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées et Directeur Départemental de l'Équipement de Saône-et-Loire depuis janvier 1974.



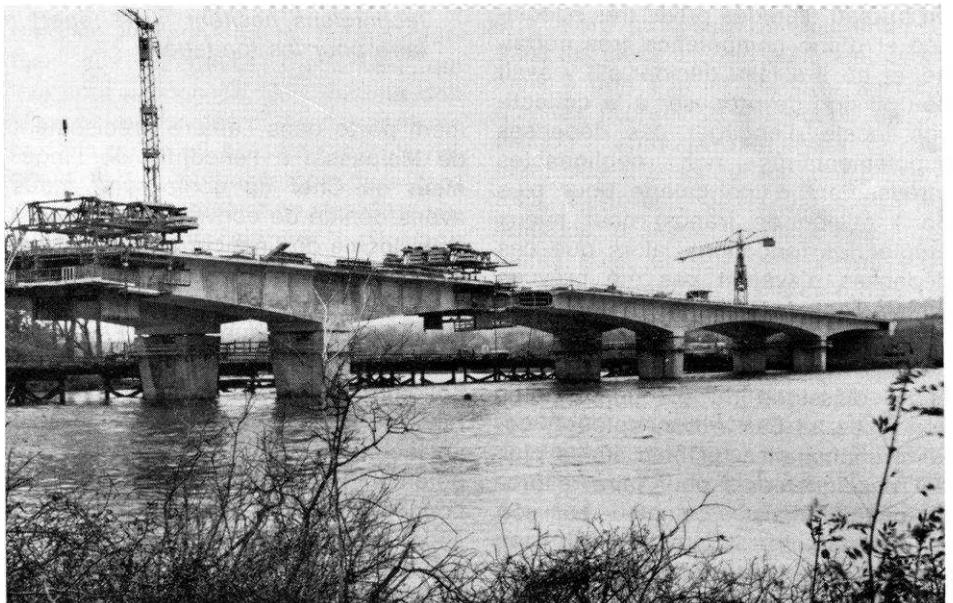
Avec des fondations qui n'ont coûté que 1 million, alors que entrepreneur, bureau d'études, architecte et bureau de contrôle des assurances estimaient qu'il fallait dépenser 3 millions, ces bâtiments du C.E.T. de Montceau-les-Mines se lézarderont-ils ?

tation est grande d'aller au-delà de ce qui est strictement nécessaire et il ne faut guère compter sur les architectes ou bureaux d'études, voire même le conducteur d'opérations, payés en pourcentage et dont la responsabilité pourrait être engagée en cas de fondations insuffisantes, pour pousser à la modération en ce domaine, les bureaux de contrôle des Compagnies d'assurances préférant eux aussi qu'il y ait trop de béton que pas assez. Tout le monde est d'autant plus content que dans l'affaire, le coût est supporté par la collectivité locale qui, selon les règles, doit payer sans pouvoir discuter le montant arrêté d'un commun accord entre les techniciens. Pour le C.E.T. de Montceau-les-Mines d'un coût total estimé à 15 millions, il y avait ainsi pour plus de 3 millions de fondations spéciales ce que ne pouvait admettre le simple bon sens des élus locaux qui avaient vu se construire sur les terrains voisins, sans sujétions particulières, des immeubles de différentes hauteurs. Renouant avec le temps où simple ingénieur d'arrondissement il avait eu à calculer les fondations d'un hangar-avion de 200 mètres d'ouverture libre et de 30 mètres de profondeur en auvent, le Directeur a pu affirmer note de calcul à l'appui que l'on pourrait se contenter de fondations plus réduites pour 1 million de francs seulement. Le C.E.T. a été construit sur ces

« bases », nous espérons qu'il n'y aura pas de fissures, mais en tout cas ni entrepreneur, ni architecte, ni bureau d'étude, ni bureau de contrôle des Compagnies d'Assurances n'ont osé formuler par écrit la moindre réserve.

Une intervention aussi directe du Directeur Départemental de l'Équipement ne peut avoir qu'un caractère

Pour la construction de ce pont sur la Saône au Nord de Mâcon, le Directeur Départemental a-t-il eu raison d'accepter que l'on rajoute un poids important d'armatures passives, non prévu dans le projet et l'estimation initiale ?



très exceptionnel ; elle ressort plus naturellement du rôle de ses collaborateurs dans la mesure où ceux-ci peuvent avoir la compétence nécessaire. Tel est sans conteste le cas des problèmes routiers ordinaires où il suffit au Directeur d'entériner les positions qu'ils ont arrêtées. Son intervention est cependant nécessaire s'il y a discordance. Dans le Département de Saône-et-Loire, on ne pratique pour les chemins départementaux que les solutions extrêmes, soit du renforcement lourd, type renforcement coordonné des routes nationales, soit du simple enduit superficiel. Les limites budgétaires ne permettent de renforcer chaque année qu'un kilomètre inférieur à celui qui se dégrade. Certains ingénieurs ont proposé, comme cela se fait dans les départements voisins, de « sauver » pour quelques années les chaussées les plus circulées et non encore dégradées par un simple revêtement bitumineux. N'ayant du fait de sa carrière aucune compétence dans ce domaine le Directeur a dû quand même se pencher sur le problème, entendre les différents points de vue, analyser les propositions faites, peser les risques et finalement arrêter la position de la Direction.

Il y avait dans ce cas nécessité d'un certain arbitrage. Le cas des suppléments de dépenses à engager pour le ferrailage du pont autoroutier sur la

Saône au Nord de Macon est différent puisque le bureau d'études extérieur à la D.D.E., en l'occurrence le SETRA, prescrivait en cours d'exécution le supplément de ferrailage et que les ingénieurs de la D.D.E. avaient davantage le souci d'éviter de retrouver sur cet ouvrage les ennuis constatés sur d'autres que de veiller au respect de l'enveloppe financière allouée par la Direction des Routes. Le rôle assez ambigu du SETRA, à la fois bureau d'études prêtant son concours aux D.D.E. et en même temps service central « œil » de la Direction des Routes, n'a pu que conduire le Directeur Départemental à accepter d'engager le dépassement des dépenses. Il n'y aurait dans cette affaire rien d'exceptionnel si, dans une lettre au ton sévère, la Direction des Routes n'avait jugé bon de rappeler son mécontentement d'avoir à financer des suppléments de dépenses dont lui, Directeur Départemental, aurait à rendre compte en fin d'opérations : cette remontrance laisse bien apparaître que c'est bien le Directeur Départemental le responsable et qu'il aurait pu aussi bien prendre la responsabilité de refuser le supplément de ferrailage...

Le problème de la responsabilité personnelle du Directeur, et donc de la nécessité pour lui d'avoir une compétence technique, semble donc dans un tel cas se reposer. Il en est de même un peu pour le projet en cours d'élaboration pour le compte de la Communauté Urbaine de « Montceau-les-Mines — Le Creusot » d'un barrage que je qualifierai du type « Malpasset », où la D.D.E. est conducteur d'opérations avec comme concepteur un bureau d'études privé, très spécialisé et d'une compétence très certaine, et où il a fallu décider s'il y avait lieu ou non de proposer à la collectivité locale d'engager des dépenses supplémentaires non négligeables (creusement d'une galerie pour plus de 1 million de francs) pour mieux étudier les fondations, alors que ces dépenses n'avaient pas été prévues initialement, ni par le conducteur d'opérations qui avait lancé le concours d'ingénierie sur la base d'une étude classique du sol par simples sondages, ni par le concepteur ; celui-ci souhaitait avoir bien sûr le plus de renseignements pour faire le projet définitif mais « coincé » par son coût d'objectif, il ne poussait pas trop à cette dépense supplémentaire. Peut-être sensibilisé par le juge-



Quelle doit être la décision du Directeur pour un barrage « Voûte » similaire à celui-ci (barrage du Pont-du-Roi à Autun), lorsque les techniciens hésitent sur l'opportunité d'une forte dépense supplémentaire pour les fondations ?

ment porté dans l'affaire précisément de Malpasset à l'encontre de l'ingénieur en Chef du génie rural, nous avons décidé de convaincre la collectivité locale de financer cette dépense supplémentaire en nous demandant quel aurait été dans cette affaire le jugement du Tribunal s'il n'avait pu faire valoir la responsabilité de notre collègue du Génie Rural en faisant ressortir que ce Chef de service était un technicien qui devait avoir la compétence nécessaire pour apprécier l'opportunité ou non de fondations supplémentaires. Il sera dans le même esprit, très intéressant de voir le jugement qui sera porté à l'encontre

de notre collègue, Chef du service constructeur de l'Académie de Paris, dans l'affaire du C.E.S. Pailleron.

Le domaine de la conception architecturale prête à moins de risque personnel, mais les conséquences pour l'environnement et le cadre de la vie ont pourtant une grande importance. S'agissant d'une opération privée, l'architecte est très lié par les conséquences financières qu'ont pour son projet le respect des directives de l'Administration, en l'occurrence les architectes consultants et pour les grandes affaires l'architecte conseil de la Direction Départementale de

l'Équipement, directives dont il est assez facile de mettre en évidence le caractère subjectif. Pour lever ce type d'objection, il n'y a à notre avis que la solution de la définition au préalable des recommandations du type « ce qu'il ne faut pas faire ou ce qu'il faut faire », avec exemples à l'appui, éditées sous forme de plaquettes et largement diffusées dans le Département, selon l'initiative prise par nos collègues du Lot et maintenant de plus en plus généralisée. Ainsi se résolvent la majeure partie des problèmes quotidiens qui ne viennent d'ailleurs pas chez le Directeur, lequel n'a à intervenir s'il y a lieu que pour les affaires importantes et délicates. Tel était le cas récemment du projet d'un immeuble de bureaux, respectant les règles d'urbanisme, mais traité d'une façon relativement pauvre, par un architecte lié par l'enveloppe financière fixée par le promoteur. Compte tenu de sa situation et de l'importance du projet, l'architecte de la Ville aurait bien été jusqu'à demander la refonte complète du projet, l'architecte conseil de la D.D.E. pensant pouvoir s'accommoder de modifications moins substantielles que récusait pourtant l'architecte et le promoteur qui avait entrepris par ailleurs son travail de persuasion, pour ne pas dire de petit chantage habituel à l'emploi et à l'activité économique, auprès des responsables politiques. Il a donc fallu et il ne pouvait en être autrement, que le Directeur de l'Équipement arrête, après discussion et entretien avec les divers intéressés, la position de la D.D.E. qui en l'occurrence a été très sensiblement celle de l'architecte conseil du Département dont l'autorité a pu être renforcée à cette occasion, d'autant que cette solution a été finalement admise par chacun.

Il n'en est pas de même dans tous les cas et notamment dans le domaine de l'urbanisme où interviennent non seulement les techniciens de la D.D.E. mais aussi des bureaux d'études extérieurs payés parfois partie par la D.D.E., partie par les collectivités locales, les ateliers d'urbanisme — s'ils existent — des collectivités locales, et surtout les élus locaux qui bien que non techniciens pensent et finissent parfois par avoir quelques compétences techniques dans ce domaine de l'urbanisme et qui de toute façon doivent être finalement les décideurs.



Techniciens de la D.D.E., urbanistes, architectes ont proposé au Directeur d'adopter les plans d'aménagement de zones et permis de construire de cette Z.U.P. du Département... Devait-il suivre sans discussion les propositions qui lui étaient faites ? Pouvait-il d'ailleurs faire autrement ?

Les difficultés qui remontent au Directeur sont de deux ordres. Ou bien il y a conflit ouvert entre les élus, leurs techniciens et ceux de l'Équipement, les premiers donnant la priorité à la solution de problèmes immédiats au détriment du respect des principes et de la cohérence des options que défendent les seconds ; comme pour l'instant l'urbanisme est de la responsabilité de l'État il faut bien arrêter la position de la D.D.E., et le Directeur est souvent amené à retenir des solutions de compromis pour lesquelles il lui faut convaincre les élus et leurs techniciens ou emporter l'adhésion de ses collaborateurs. Ou bien il n'y a pas de conflit apparent ; les élus, semblant se soumettre au « brio », à la compétence et au consensus des techniciens de l'Administration et de la collectivité, admettent les solutions rationnelles, cohérentes, bien conformes aux directives théoriques qui leur sont proposées : le Directeur doit alors se méfier des plans d'urbanisme parfaits qu'on lui présente, car ils risquent fort quelque temps plus tard de prêter à contestation, les élus sachant bien alors affirmer qu'il s'agit de documents faits par l'Administration et qui leur ont été imposés ; il faut donc avant de les faire officiellement adopter, et même si l'on n'est pas urbaniste de métier, savoir détecter s'ils ne sont pas touchés par ce vice fondamental qu'est la pseudo-concertation et s'il y a lieu de les récuser soi-même, même si apparemment tout le monde est d'accord, et ce n'est pas alors une petite affaire d'obliger ses propres collaborateurs

souvent très compétents de procéder à des réexamens.

C'est ce dernier exemple qui manifeste le mieux que le rôle du Directeur n'est pas de traiter lui-même en tant que technicien les affaires de la compétence de la D.D.E. Il doit simplement veiller à ce que les techniciens fassent très correctement leur métier en prenant toutes les données des problèmes parmi lesquelles doivent toujours figurer les points de vue de tous les autres intervenants et s'il peut être conduit pour arrêter les positions définitives de sa direction à corriger parfois celles préparées par les techniciens c'est en élevant sa vision des problèmes. Il peut être grandement aidé dans sa réflexion s'il pratique lui-même la technique en question, encore que l'on puisse craindre peut-être alors qu'il soit un peu enfermé dans les idées a priori qu'il peut avoir, mais il doit surtout compter sur des qualités propres à la fonction de Direction : aptitude à analyser rapidement des affaires qui lui sont présentées, à apprécier les situations et les hommes, à savoir formuler des jugements sûrs, et surtout à savoir persuader les autres du bien-fondé de ses positions.

C'est en ce sens que l'on peut estimer qu'il n'est plus indispensable pour posséder ces qualités d'être soi-même un technicien, mais l'on doit aussi considérer que n'empêche pas de les acquérir, bien au contraire, une carrière technique bien conduite dans les services de l'Équipement.

le D.D.E. et l'information

par A. VILLARET

I. - Le devoir d'informer

J'ai pris la direction de l'Equipement du Var quelques mois seulement après la signature par Olivier Guichard, en juillet 1973, de la directive sur les devoirs d'information.

C'était une directive très importante. Pour la première fois, un ministre disait aux directeurs de l'Equipement qu'ils avaient le devoir d'informer le public à propos de toutes les décisions importantes qui modèlent le cadre de vie (routes, zones d'aménagement, documents d'urbanisme, etc...). Pour une fois aussi, le ministre ne fixait aucune règle précise et s'en remettait « à l'esprit d'initiative et au bon sens des responsables ».

Puissent-ils, nos ministres, procéder ainsi plus souvent plutôt que nous enfermer dans des carcans réglementaires toujours contraignants, quelquefois inapplicables...

Il rappelait aussi, bien entendu, la nécessité de respecter la discrétion professionnelle et la réserve à l'égard des institutions et des décisions politiques auxquelles est soumis tout fonctionnaire.

Ce cadre général me convenait parfaitement.

Plutôt que de traiter d'une façon théorique le D.D.E. et l'information, je préfère donc décrire ce que j'ai fait moi-même dans ce domaine avec l'aide de mes collaborateurs.

II. - La façon d'informer

Il est toujours bon, je crois, de s'interroger sur l'image que l'on donne de soi à l'extérieur.

J'ai donc fait faire une enquête légère sur le thème « **L'image de marque de la D.D.E.** » en enquêtant des parlementaires, des élus, des professionnels et le public.

Le résultat fut très net en ne m'a pas surpris : la partie du service héritière des traditions routières intéressait peu le public dont la préoccupation essentielle était le permis de bâtir ; les élus, confrontés à ce même public souhaitaient de mon service plus de compréhension, plus d'humanité, plus de présence. La D.D.E. était lointaine, inabordable...

J'ai alors lancé plusieurs actions :

» Création d'un **service de relations extérieures**, proche du Directeur, très ouvert sur l'extérieur. Pour apporter cette dimension nouvelle, il était préférable de choisir comme responsable une personne qui n'était pas issue des filières traditionnelles et qui avait le savoir-faire, la capacité d'imagination et son propre réseau d'information.

Ce service fonctionne maintenant de façon assez remarquable et est pour beaucoup dans l'image de la D.D.E., notamment auprès des journalistes.

• Organisation d'un **hall d'accueil** : Dans le hall de la Direction départementale de l'Equipement à Toulon, j'ai pu organiser très convenablement l'accueil du public.

Des hôtesses reçoivent ceux qui viennent déposer les dossiers de permis, délivrent les imprimés et les récépissés, et donnent les premiers conseils.

Deux personnes spécialisées sont ensuite présentes, chacune dans un petit bureau, pour étudier plus profondément les problèmes, l'une pour expliquer l'état d'avancement des dossiers de permis ou les raisons d'un refus, l'autre pour instruire les demandes de primes à la construction.

En outre, pour le rendre vivant, le hall contient toujours une exposition et diverses manifestations. Actuellement nous présentons l'exposition sur la pollution marine et une exposition sur les santons de Provence...

• Montage d'un **stand de la D.D.E.** dans les foires publiques. J'ai saisi toutes les occasions qui se présentaient (foire de l'Olive, foire des Vins, etc...) pour monter un stand,



Alain VILLARET

44 ans.

X 53 — ENPC 58.

1958-1962 : Arrondissement territorial à Medea (Algérie).

1962-1967 : Arrondissement territorial à Marseille (Bouches-du-Rhône).

1968-1970 : Service des Autoroutes urbaines à Marseille (Bouches-du-Rhône).

1971-1973 : Adjoint au Directeur du C.E.T.E. d'Aix-en-Provence.

Depuis 1973 : Directeur départemental de l'Equipement du Var.



Exemple d'un stand à la D.D.E. Exposition sur la pollution marine.

certes modeste, mais assez intéressant.

On y a traité successivement « les documents d'urbanisme et les permis de construire », « la déconcentration de la D.D.E. en subdivisions », « réflexions sur l'architecture dans le Var », « la pollution marine », etc... On y a projeté des audiovisuels, des vidéos produites par des agents de la D.D.E.

L'exposition « Réflexions sur l'Architecture dans le « Var » a été très bien jugée et depuis, nous la déplaçons de ville en ville ; elle sert de support à la discussion sur ce problème difficile chaque fois que nous faisons une séance de travail avec les professionnels et les élus. Souvent, nous la présentons en même temps que l'exposition sur le P.O.S. de telle ou telle commune. Il en est de même pour l'exposition « pollution marine » qui est toujours d'actualité.

- **Lancement de la revue « Equipement et Aménagement du Var » :** J'ai cherché à rassembler dans une revue unique les articles de tous les ingénieurs responsables de la D.D.E. et de quelques élus traitant les différents problèmes d'aménagement du Département. Compte tenu de son prix de revient, j'ai dû faire appel à la publicité pour la financer.

Elle a été préfacée par le Préfet du Var, tirée à 1.000 exemplaires et diffusée à tous les Maires et organismes professionnels.

- **Lancement du journal « Var-Equipement ».** La précédente revue cherchait à brosser un panorama statique du Département à un instant donné ; il n'était pas question de renouveler cette revue à intervalles réguliers.

J'ai donc voulu, par un journal trimestriel (en fait sa périodicité fut plus faible), aborder par le biais d'une sorte de dialogue avec les élus la vie du Département dans le domaine qui est le mien et traiter des sujets qui me tenaient à cœur.

L'idée n'était pas originale puisqu'un autre département m'avait précédé dans ce domaine et ce qu'ils avaient fait m'avaient séduit.

Ce journal est monté avec l'aide d'un journaliste indépendant et diffusé gratuitement à 4.000 exemplaires.

Il me permet de traiter des sujets de fond (le contentieux, la politique foncière, les ports de plaisance, etc...) par le biais d'interview de différents Maires.

L'exercice est périlleux, car il faut franchir tous les obstacles politiques, personnels, et éviter bien des chausse-trapes.

Tout cela est passionnant, mais très lourd à porter ; la délégation est difficile à donner car le moindre faux pas serait fatal.

- **Montages audiovisuels et brochures sur l'architecture.** J'ai eu un peu de retard par rapport à d'autres D.D.E. qui ont eu, dans ce domaine, des réalisations assez remarquables.

Après quelques tâtonnements, j'ai fait réaliser un montage audiovisuel « Construire dans le Haut-Var », traitant de l'architecture dans le Département et servant de prolongement (ou de prologue) à l'action plus concrète des architectes consultants.

Il est destiné à passer en continu dans les foires publiques et à servir de support à la discussion lorsqu'on réunit les Maires, les professionnels et les architectes pour parler d'urbanisme et d'architecture.

On a fait imprimer une brochure simple qui n'est que la reproduction de l'exposition itinérante sur l'architecture et on a mis en chantier des brochures traitant tel ou tel aspect de l'architecture dans le Var (l'une traite du volume, l'autre des toitures, une autre des enduits, etc...).

- **Montage audiovisuel sur l'intégration des ouvrages.** Nous venons de terminer un montage audiovisuel qui traite des problèmes que pose l'intégration des ouvrages (routes, murs de soutènement, etc...) dans le paysage et de la nécessité de les traiter avec l'aide d'un paysagiste.

- **Exposition-débat** sur les grandes infrastructures. J'ai voulu, à l'occasion d'un projet de tronçon de six kilomètres d'autoroute, organiser des débats publics aussi ouverts que possible : préparation dans les journaux, papillons dans les boîtes aux lettres, expositions aussi peu techniques que possible, et débat public auquel la population était conviée. C'est difficile mais passionnant. Le pli étant pris, je devrai faire de même pour toutes les enquêtes publiques futures.

- **Participation à des expositions sur les P.O.S.** (Hyères, Bandol, Fréjus, etc...) où nous avons apporté notre savoir-faire aux Maires.

- **Contact avec les journalistes :** La presse, c'est évident, est indispen-

sable pour véhiculer notre information et nous apporter l'écoute du public.

J'ai donc très largement ouvert ma porte aux journalistes locaux, régionaux et nationaux. J'ai joué la carte de la franchise totale et de la disponibilité à leur égard.

En un an j'ai accordé environ 80 entretiens.

Les journalistes sont invités à toutes les manifestations organisées par la D.D.E. (ouverture des expositions, inaugurations diverses, etc...) et ils reçoivent chacune de nos productions destinées au public.

Tout cela, vous le voyez, a été lancé de façon un peu dispersée, au départ tout au moins, puisque la coordination est venue un peu après grâce à l'intervention du service de presse et d'information du Ministère de l'Équipement qui nous a bien aidés en nous obligeant à planifier nos actions, à les expliquer, qui nous a critiqués de façon constructive, et nous a aidés financièrement.

III. - Le risque d'informer

Il y a toujours des risques à se lancer dans les actions d'information ; ces risques, il faut savoir les mesurer et les accepter.

Il y a d'abord des risques au sein même de l'administration. Je ne traiterai ici que des relations entre le D.D.E. et le Préfet. Dans ce domaine comme dans d'autres, elles dépendent essentiellement des hommes.

J'ai eu la grande chance d'avoir des préfets qui m'ont fait entière confiance et n'ont jamais cherché à brider mes initiatives. Cela m'a beaucoup aidé.

Certains camarades disent avoir eu des problèmes avec la presse. J'avoue n'avoir qu'à me louer des relations que j'ai pu nouer avec les journalistes.

Certes, il faut bien les connaître, comprendre qu'ils ne font pas d'articles pour nos beaux yeux mais pour intéresser leurs lecteurs, et respecter leur liberté d'expression.

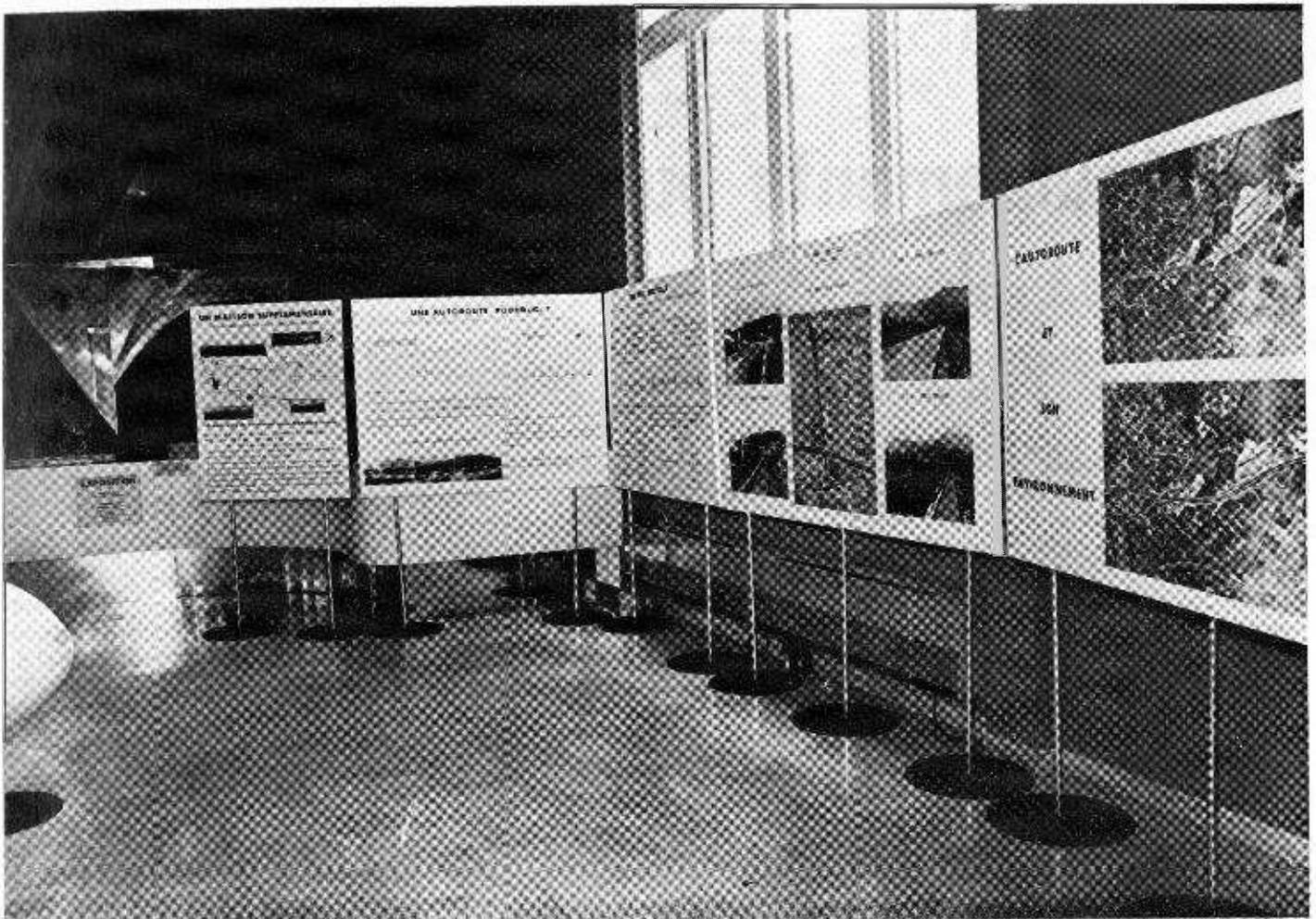
Certes aussi, les journalistes sont à l'affût du sensationnel et le sensationnel que nous pourrions leur offrir né-



cessiterait souvent d'enfreindre les règles de réserve et de discrétion. Ils le savent très bien et respectent ces contraintes. Je n'ai jamais pris en défaut un journaliste à qui j'ai pu faire quelques commentaires « personnels » sur telle affaire, commentaires que je ne souhaitais pas voir reproduire. Risque enfin auprès du public. L'information du public permettant le vrai débat démocratique fait, c'est bien connu, surgir plus les opposants que les tenants du projet. La décision devient alors plus difficile. Et pourtant,

cette information et ces débats sont indispensables. Il nous appartient de savoir les conduire, de savoir supporter les coups parfois déloyaux qui nous sont portés, et ne pas désespérer même si telles séances d'information laissent certaines insatisfactions qui peuvent alors se manifester bruyamment.

En sens inverse, je vois un risque de ne pouvoir satisfaire les aspirations du public qui souhaiterait que partout, en toute occasion, nous allions encore plus loin dans l'information.



Exposition-débat à l'occasion d'un projet de tronçon de 6 kilomètres d'autoroute.

Cela demande des moyens en personnel que nous n'avons pas. Je crains donc de ne pouvoir faire face à la demande.

IV - Comment informer plus encore

Malgré tous ces efforts que l'on retrouve peu ou prou dans chacune des directions de l'Equipement, nos citoyens sont encore très largement insatisfaits de notre action dans ce qui touche l'urbanisme et la construction. Les raisons en sont multiples, mais j'en vois essentiellement deux :

- Certaines instructions ministérielles (je pense à la lutte contre le mitage) sont généreuses et logiques mais ne s'appuient pas sur un consensus populaire suffisant. Notre politique

est donc mal comprise à l'échelon local. Je suggère sinon un débat national sur ces sujets fondamentaux, du moins de très larges actions d'information qui légitimeront, en quelque sorte, notre attitude.

- nos agents instructeurs des permis de construire et des certificats d'urbanisme sont encore trop loin des pétitionnaires. Il faut les rapprocher du public et la seule voie possible est la déconcentration en Subdivisions de cette instruction. Nous devons, comme l'E.D.F. ou le Crédit Agricole, avoir nos « agences » sinon dans toutes les villes, du moins au siège des subdivisions. Et là, nos agents doivent être à même de recevoir le public, de comprendre ses préoccupations, d'expliquer aussi longuement qu'il le faut, d'aller sur le terrain, etc...

L'acte administratif est inséparable de l'acte d'information.

Malheureusement, les moyens en hommes risquent de nous manquer pour aller aussi loin et aussi vite qu'il le faudrait.

Les ingénieurs de l'Equipement, issus de différents corps et porteurs de traditions décentralisatrices, proches des élus et proches du public, peuvent et doivent montrer qu'ils ne sont pas ces technocrates, porteurs de tous les maux, mais bien au contraire des hommes, conscients de leurs responsabilités, mais conscients aussi que ces responsabilités n'ont de base légitime que par l'information et la compréhension du public.

les équipements publics et l'inflation

par P. TESSONNEAU

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

Au cours du colloque organisé au printemps 1977 par l'Association des ingénieurs des ponts et chaussées plusieurs orateurs sont intervenus sur ce sujet.

N'ayant pas assisté au colloque, les comptes rendus dont j'ai pris connaissance dans la revue m'ont laissé un peu sur ma soif car je n'ai pu déceler avec certitude les raisons pour lesquelles un investissement public déterminé serait ou non générateur d'inflation.

Les uns ont dit que c'était une question de rentabilité ou d'efficacité car si la capacité de l'équipement excède les besoins, les avantages, si toutefois on sait les calculer, seraient insuffisants pour amortir l'investissement. D'autres pensent que cela est lié à l'anticipation sur les besoins lorsqu'on aménage le territoire et qu'un investissement public d'accompagnement ne serait pas inflationniste ; mais la limite entre les deux est précisément un taux de rentabilité judicieusement choisi (point d'interrogation).

D'autres disent que l'inflation résulte de la distorsion entre la demande de biens ainsi créée et les possibilités de la production. Mais alors aujourd'hui pourquoi ne finance-t-on pas plus d'équipements publics puisque dans ce domaine notre industrie dispose d'une certaine capacité inemployée et qu'on retrouverait ainsi des emplois supprimés antérieurement ?

Il en est de même d'ailleurs dans la production de certains autres biens d'équipement. En outre les équipements publics font appel plus que les privés à des produits d'origine française et ne pèsent donc pas sur notre balance commerciale.

La raison doit en être recherchée dans le mode de financement des

équipements de cette nature qui fait appel en grande partie à des crédits à court terme, ceux de l'épargne des ménages, pour financer des équipements amortissables à long terme. Ceci fait que pendant une certaine période intermédiaire on a créé de la monnaie artificielle lorsqu'elle repose sur un volume cumulé insuffisant de production ou d'avantages comparé aux coûts.

En outre il y a une certaine duplication du pouvoir d'achat dans la mesure où l'épargne est instable et où les banques prêtent au-delà de la totalité des comptes qu'elles gèrent. Comme l'ont exposé MM. Jenny et Weber (je cite) : « c'est, et cela n'est que lorsque le rythme de création de monnaie est dans le long terme plus rapide que le rythme de l'accroissement du niveau général des prix peut durablement augmenter ».

C'est l'ensemble des mécanismes du crédit qui est donc en cause. Et non seulement il est inflationniste, mais il spolie les épargnants, toujours à peu près les mêmes catégories de personnes, au profit des investisseurs qui sont eux aussi à peu près toujours les mêmes et en particulier les collectivités locales et l'Etat dans la mesure où il emprunte, les établissements publics, les grandes sociétés, etc... (Encore convient-il de remarquer que l'épargnant, lorsqu'il investit lui-même regagne par ce fait ce qu'il perd sur la dévaluation de son épargne).

Il conviendrait donc, pour les équipements publics, de recourir beaucoup plus largement à l'autofinancement sous forme de taxes spécifiques (électricité, chemins de fer, etc...) et d'impôts spéciaux (collectivités locales et en particulier E.P.R.). Le contribuable

en accepterait d'autant plus volontiers la charge qu'on lui aurait expliqué l'objectif.

C'est le système employé par les sociétés d'économie mixte d'autoroutes lorsque leur exploitation est bénéficiaire puisqu'elles financent de nouveaux tronçons avec une partie du péage des tronçons en service.

Lorsque l'Etat ne peut pas en faire autant force est donc de créer les organismes financiers adéquats (office des télécommunications par exemple). Mais l'idée qui a présidé à la création du fonds spécial d'investissement routier aurait répondu à cette préoccupation si les taxes créées n'avaient pas été en partie détournées de leur but.

Une atténuation de l'inflation produite par le crédit à long terme peut être obtenue par l'indexation de l'épargne puisqu'elle obligerait les investisseurs à verser des annuités en francs constants. Ce serait aussi une disposition de caractère éminemment moral et qui contribuerait à la réduction des inégalités.

A l'automne le président de la République avait écrit au Premier ministre pour lui demander d'étudier une telle indexation. Il ne semble pas que celle-ci soit en vue.

Elle rendrait évidemment les amortissements plus coûteux donc entraînerait une hausse des prix des biens de consommation et d'équipement ainsi qu'une pression fiscale supplémentaire de la part des collectivités locales mais sans effet répétitif donc non inflationniste.

En définitive et quels que soient les investissements privés ou publics il est indispensable de recourir à la saine pratique de l'autofinancement accompagnée de crédits à long terme modérés en fonction de l'équilibre

monnaie-production et assis sur une épargne indexée à faibles taux d'intérêt.

Des crédits à moyen terme (4 à 7 ans) seraient encore moins inflationnistes et la procédure mise en place cette année pour financer les projets d'investissement d'un certain nombre de sociétés répond bien à ce principe.

C'est à mon sens un des volets essentiels de la lutte contre l'inflation, avec la réduction des hausses des salaires et des prix déjà entreprise. En y procédant progressivement on pourrait relancer de même les investissements publics et commencer à réduire le chômage. L'entraînement devrait ensuite se faire sentir sur les investissements privés et la réduction du chômage se poursuivrait sans doute.

Mais l'équilibre à rechercher entre autofinancement et crédit suppose qu'on sache évaluer le rapport entre le volume cumulé de production ou d'avantages sur les coûts et le comparer à la valeur de la monnaie intercalaire artificielle créée par le crédit. Je serais heureux de connaître les failles ou les erreurs de ce raisonnement.

VOYAGE EN AFRIQUE NOIRE

Le programme détaillé du voyage prévu du 30 avril au 14 mai 1978 en Côte d'Ivoire et Sénégal vous parviendra courant février.

Compte tenu du nombre de personnes ayant manifesté leur désir d'étendre ce voyage dans les pays proposés à savoir : Cameroun, Gabon, Nigéria, il sera possible de constituer 3 groupes d'une dizaine de personnes pour la prolongation du voyage dans ces pays, entre le 14 et le 18 mai.

Les inscriptions définitives devront parvenir au siège de l'association avant le vendredi 3 mars délai de rigueur, accompagnées d'un premier versement dont le montant figurera dans la circulaire précitée. Nous vous rappelons que les inscriptions se feront dans l'ordre d'arrivée et qu'il sera établi une liste d'attente pour les demandes supplémentaires.

Un dossier vous sera adressé courant mars.

SYNDICAT NATIONAL DU BÉTON ARMÉ ET DES TECHNIQUES INDUSTRIALISÉES

9, rue La Pérouse
75784 PARIS CEDEX 16
Téléphone : 720.10.20

BUREAU VERITAS

Organisme Indépendant de Contrôle fondé en 1828

SERVICE DE CONTROLE DES CONSTRUCTIONS IMMOBILIERES

Les ingénieurs et les équipes pluridisciplinaires du BUREAU VERITAS fournissent depuis un demi-siècle les prestations exigées par les sociétés d'assurance en vue de la délivrance des différentes polices qui garantissent les risques de la construction.

Leur polyvalence leur permet d'accomplir avec la même compétence les tâches les plus variées concernant par exemple les contrôles relatifs à la sécurité des personnes (I.G.H., E.R.P.), l'examen de la qualité du confort de l'habitat, le respect des prescriptions du règlement de construction. Le BUREAU VERITAS bénéficie de très nombreux agréments pour l'exercice des missions ayant trait à la sécurité, aussi bien de la part des pouvoirs publics que des sociétés d'assurance (A.P.S.A.I.). L'intervention du BUREAU VERITAS est d'autant plus efficace qu'elle se situe en amont, et si possible avant l'appel d'offres.

Le BUREAU VERITAS est présent dans 65 centres répartis dans 11 Directions Régionales. Implanté internationalement il est susceptible d'effectuer des missions de même nature partout dans le monde.

Direction : 35 rue Paul-Vaillant-Couturier, 92300 Levallois-Perret. Tél. 758-11-65

HEM CREATION

pour ou contre le péage : Une analyse économique

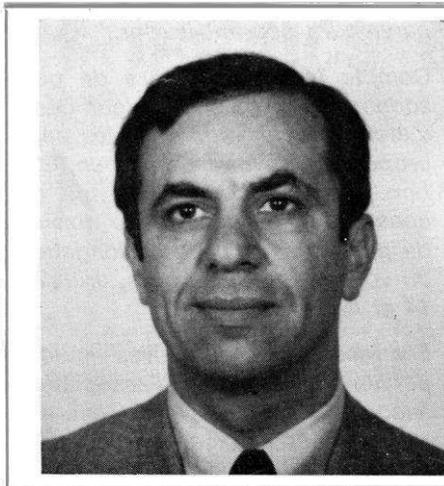
par H. LEVY-LAMBERT

Il est de bon ton d'imputer la poursuite de la crise actuelle, avec sa coexistence d'inflation et de chômage, au fait que les lois de l'économie ne seraient plus valables. Encore faudrait-il que ces lois fussent bien comprises et bien appliquées. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas. Les déboires des autoroutes concédées (Paris Est notamment) en sont un bon exemple.

En 1969, conscients du retard important de la France en matière d'autoroutes, les Pouvoirs Publics crurent avoir trouvé le remède absolu en en concédant la construction et l'exploitation à des groupes privés. On attendait de cette politique une accélération de la réalisation du programme d'autoroutes ainsi qu'une diminution de son coût.

Ces objectifs ont été indéniablement atteints. La question est cependant de savoir, toute implication idéologique mise à part, s'il était nécessaire pour les atteindre de recourir à la solution retenue. A notre avis, le choix de cette solution reposait sur un syllogisme et sur deux erreurs d'analyse, l'une macroéconomique, l'autre microéconomique.

I. Le syllogisme réside dans l'idée que seule la concession permettait de réduire les coûts. Cette réduction a en effet deux sources : l'assouplissement de certaines normes, en matière de tracé notamment ; la rationalisation des chantiers due à leur grande longueur et à leur continuité. En ce qui concerne le premier point, s'il était justifié d'assouplir les normes, on ne voit pas bien en quoi l'Etat agissant directement ne pouvait pas le faire. Il en est de même pour la rationalisation des chantiers : les procédures budgétaires traditionnelles empêchaient d'ouvrir de grands chantiers et ne permettaient pas de garantir aux entrepreneurs des contrats pluriannuels, assurant une diminution sensible des coûts. Là encore, puisque l'Etat était conscient de ces difficultés, rien ne l'empêchait d'y remédier, par exemple au moyen de lois-programmes, comme il en existe en matière militaire. La diminution des coûts n'est donc absolument pas impliquée par la so-



H. LEVY-LAMBERT

- X 1953.
- Ingénieur en Chef des Mines.
- Organisation commune des régions sahariennes (1958-62).
- Secrétariat Permanent pour l'étude des problèmes de l'eau (1962-66).
- Direction de la Prévision (Ministère des Finances) (1966-72).
- Société Générale (depuis 1972).
- Professeur d'économie appliquée (CEPE et ENSAE) (1960-70).

lution retenue mais par certains facteurs qui en sont indépendants et auraient aussi bien pu être mis en œuvre par l'Etat lui-même.

II. — L'erreur macroéconomique consiste à penser que le relais du secteur public par le secteur privé permet d'accroître les ressources disponibles pour le financement des investissements au niveau national.

90 % des ressources des concessionnaires proviennent d'emprunts publics, dont les trois-quarts sont au surplus garantis par l'Etat. Point n'est besoin d'être grand clerc pour comprendre que ces emprunts ponctionnent le marché financier ni plus ni moins que les emprunts des sociétés d'économie mixte, des collectivités publiques ou de l'Etat. La même erreur a été faite avec les sociétés privées de financement du téléphone, dont l'intervention paraît encore plus étonnante puisqu'elle ne va pas au-delà de la collecte des capitaux.

La capacité d'investissement de la Nation dépend principalement du taux d'épargne des ménages. Il est patent que certaines « signatures » sont plus appréciées des souscripteurs que d'autres, sans que des explications très rationnelles puissent être apportées à ce phénomène. Cependant, même à supposer que les emprunts des concessionnaires se soient très bien placés, il est non moins patent que leur existence n'a pu en aucune manière accroître l'épargne totale des ménages, sur

laquelle les moyens d'action sont au demeurant très limités.

L'accélération, prévue par le Plan, du programme d'autoroutes aurait donc pu être réalisée pratiquement dans les mêmes conditions financières par l'Etat lui-même ou par des sociétés d'économie mixte traditionnelles.

III. — L'erreur microéconomique consiste à assimiler rentabilité économique et rentabilité financière. Cette erreur est très grave car, contrairement aux deux précédentes, elle induit une différence de comportement entre l'Etat et le secteur privé ; génératrice de pertes économiques.

Le concept de rentabilité financière est bien connu. Les recettes devant couvrir les dépenses, on comprend que l'accroissement des coûts de construction dû à la hausse des prix du pétrole entraîne un accroissement corrélatif du péage d'équilibre. Il en est de même si le trafic effectif est inférieur aux prévisions.

Le concept de rentabilité économique est plus complexe. A côté des dépenses et des recettes directes en francs, il fait intervenir des éléments non monétaires comme les gains de temps, de sécurité et des effets indirects comme les incidences sur le réseau routier ou le trafic induit. Sans entrer dans les détails, on peut comprendre qu'un investissement puisse être économiquement justifié, sans être financièrement rentable. Il suffit pour cela que les éléments extérieurs au compte d'exploitation soient importants, ce qui est le cas des autoroutes.

DECISIONS

M. Jean-Louis Durand, I.P.C. au Service d'études techniques des routes et autoroutes, est, à compter du 1^{er} janvier 1978 muté à la D.D.E. de Maine-et-Loire en qualité d'adjoint au Directeur.

Arrêté du 5 décembre 1977.

M. Jean-Pierre Guillot, I.P.C. à la D.D.E. d'Eure-et-Loir, est, à compter du 1^{er} janvier 1978, muté à l'Administration centrale, Direction de la Construction, Sous-Direction de la programmation et du financement pour y être chargé du Bureau des nouvelles aides financières et de la programmation.

Arrêté du 5 décembre 1977.

M. Henri Grelu, I.P.C. à la D.R.E. d'Ile-de-France, est, à compter du 1^{er} novembre 1977, muté au S.E.T.R.A., Division Ouvrages d'art.

Arrêté du 5 décembre 1977.

M. Jean-Pierre Tardieu, I.P.C. est placé en disponibilité auprès de la Compagnie Générale des Eaux pour y exercer les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 9 décembre 1977.

M. Eric Giroult, I.C.P.C. est, à compter du 1^{er} juillet 1977, maintenu en service détaché pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable auprès du Ministre des Affaires Etrangères pour lui permettre d'exercer ses fonctions au Bureau Régional de l'Organisation Mondiale de la Santé à Copenhague.

Arrêté du 15 décembre 1977.

M. Gaston Esmiol, I.C.P.C., inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'I.G.P.C., directeur départemental de l'Equipement de la Côte-d'Or, est, à compter du 1^{er} janvier 1978, réintégré dans son corps d'origine et affecté à l'Inspection Générale de l'Equipement pour recevoir une mission d'Inspection Générale.

Arrêté du 20 décembre 1977.

M. Raymond Sauterey, I.C.P.C. au L.C.P.C., est, à compter du 1^{er} décembre 1977, affecté au Setra pour y être chargé de la Division « Rase Campagne ».

Arrêté du 21 décembre 1977.

Les I.P.C. dont les noms suivent sont, à compter du 1^{er} janvier 1978, chargés au Cete de l'Est, des fonctions suivantes :

M. Jacques Legrand, Adjoint au Directeur.

M. Pierre Narring, Chef du Département Urbain.

M. Dominique Becker, I.P.C. en service détaché est, à compter du 1^{er} janvier 1978, réintégré dans son administration d'origine et affecté à la D. D.E. des Alpes-Maritimes en qualité de chargé de mission auprès du Directeur.

Arrêté du 22 décembre 1977.

M. Jean-Michel Richard, I.P.C. affecté provisoirement à l'E.N.P.C., est, à compter du 1^{er} janvier 1978, affecté à la D.D.E. de l'Eure-et-Loir pour y être chargé de l'Arrondissement Opérationnel en remplacement de M. Guillot, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 23 décembre 1977.

M. Roger Vian, I.C.P.C., chargé du Service Maritime et de Navigation du Languedoc-Roussillon, inscrit au tableau d'avancement pour le grade d'I.G.P.C. est, à compter du 2 janvier 1978, chargé de la 24^{ème} circonscription d'Inspection Générale spécialisée (Service Maritime « Nord ») en remplacement de M. Foin, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 4 janvier 1978.

M. Jean Doyard, I.P.C. à la D.D.E. de l'Isère, est, à compter du 1^{er} novembre 1977, mis à la disposition d'Electricité de France pour y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 4 janvier 1978.

M. Benoît Weymuller, I.P.C. à la Direction du Bâtiment des Travaux Publics et de la Conjoncture, est, à compter

du 1^{er} janvier 1978, mis à la disposition du Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire.

Arrêté du 4 janvier 1978.

M. Jean-Jacques Bruneau, I.P.C. au L.C.P.C. est, à compter du 1^{er} février 1978, affecté à la D.R.E. « Ile-de-France », Arrondissement ouvrages d'art, n° 1.

Arrêté du 4 janvier 1978.

M. Claude Kornblum, I.C.P.C., Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat, est, à compter du 1^{er} octobre 1977, mis à la disposition de l'Institut de Développement Industriel en qualité de Directeur Délégué auprès du Directeur Général.

Arrêté du 4 janvier 1978.

M. Jean-Paul Béti, I.P.C. à la D.R.E. Midi-Pyrénées, est, à compter du 1^{er} novembre 1977, mis à la disposition de la Caisse Nationale de Crédit Agricole en qualité de chargé de mission à la Direction des Finances.

Arrêté du 9 janvier 1978.

M. Jean-Pierre Lalande, I.P.C. au Cete d'Aix-en-Provence, est, à compter du 1^{er} janvier 1978, mis à la disposition du BCEOM, en qualité de chef de la mission d'Etudes du boulevard périphérique de Beyrouth (Liban).

Arrêté du 9 janvier 1978.

RECTIFICATIF

Dans les décisions du numéro d'octobre 1977 de la revue P.C.M. il fallait lire :

M. Jean-Marie Duthilleul est affecté à la Direction de l'Aménagement foncier et de l'urbanisme pour être mis à la disposition du secrétariat général des villes nouvelles, à compter du 1^{er} septembre 1977.

Arrêté du 12 octobre 1977.

MUTATIONS

M. Gérard Patey, I.P.C. au Service Maritime des Ports de Boulogne-sur-

Mer et de Calais, est, à compter du 1^{er} janvier 1978, muté à la D.D.E. du Calvados pour y être chargé de l'Arrondissement du Service Maritime et des Bases Aériennes en remplacement de M. Delorme.

Arrêté du 29 décembre 1977.

M. Serge Adam, I.P.C. à la D.D.E. des Yvelines, est, à compter du 1^{er} janvier 1978, muté au Setra pour y être chargé de la Division « Exploitation Sécurité ».

Arrêté du 4 janvier 1978.

NOMINATIONS

M. Yves Meau, I.C.P.C., D.D.E. de la Réunion, est, à compter du 23 janvier 1978, nommé D.D.E. de la Seine-Saint-Denis, en remplacement de M. François Levy, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 19 décembre 1977.

M. Dominique Cyrot, I.C.P.C., chargé de mission auprès du D.D.E. de la Côte-d'Or, est, à compter du 1^{er} janvier 1978, nommé D.D.E. de la Côte-d'Or, en remplacement de M. Esmiol, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 20 décembre 1977.

M. Jean-Louis Deligny, I.P.C., Chef du Centre d'Etudes des Transports Urbains, est, à compter du 1^{er} février 1978, nommé D.D.E. du Tarn-et-Garonne, en remplacement de M. Poupplier.

Arrêté du 22 décembre 1977.

M. René Eladari, I.C.P.C., à la D.R.E. « Ile-de-France », est, nommé D.D.E. de la Réunion en remplacement de M. Meau, appelé à d'autres fonctions.

M. Marcel Huet, I.G.P.C., membre attaché au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 14 décembre 1977, nommé Président de la 2^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Spinetta, nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 23 décembre 1977.

DECES

Nous avons le regret de faire part du décès de notre camarade **M. Charles Dufour**, I.P.C., survenu le 11 juillet 1977.

Nous présentons à sa famille toutes nos condoléances.

Communiqué

Les ingénieurs prennent position sur la nouvelle loi développant la concertation dans les entreprises

Le Conseil National des Ingénieurs Français (CNIF) a pris connaissance avec intérêt et satisfaction du texte de la loi N° 78-5 du 2 janvier 1978 tendant au développement de la concertation dans les entreprises avec le personnel d'encadrement. Cette loi prévoit l'organisation d'une procédure régulière de concertation réunissant la direction et le personnel d'encadrement des entreprises d'au moins 500 personnes.

Elle est d'ailleurs un prolongement naturel aux vœux des assises tenues par le CNIF à Créteil en octobre 1975.

Le CNIF estime en la circonstance qu'il est donné l'occasion d'associer les Ingénieurs dans une concertation pragmatique et fructueuse à la politique générale des entreprises. C'est pourquoi le CNIF a demandé à tous ses adhérents de suivre attentivement et de participer activement à cette procédure de concertation qui doit donner lieu à la rédaction d'un rapport où seront mentionnées les opinions exprimées.

Par ailleurs, le CNPF a donné au CNIF des assurances qui sont de nature à permettre aux Ingénieurs d'exercer réellement cette concertation.

La tendance naturelle est évidemment de chercher à faire rentrer ces éléments dans le compte d'exploitation, en récupérant notamment par un péage l'équivalent du gain de temps des automobilistes. Cette méthode est économiquement justifiée sur les autoroutes urbaines, où le trafic est intense, car elle peut en assurer la régulation et éviter la congestion, à condition que les péages soient judicieusement fixés en fonction des pointes. Au contraire, en rase campagne, où le trafic est généralement faible et fluide, le péage le réduit encore et le rejette inutilement sur le réseau routier parallèle. De là, un cercle vicieux comme on le constate sur l'APEL.

Il faut insister sur le fait que les pertes économiques liées à l'existence de péages sur les autoroutes de rase campagne sont très importantes et constituent un appauvrissement net de la Nation : surcoût de construction des autoroutes, gêne due à la diminution du nombre des échangeurs, frais d'exploitation des postes de péage, encombrements et accidents supplémentaires sur les routes parallèles dont les frais d'investissement et d'entretien sont inutilement accrus.

On objectera qu'en l'absence de péage les impôts devraient être augmentés à due concurrence, même si l'Etat recourt à l'emprunt qui ne peut que différer les charges. Cela n'est que partiellement vrai, puisqu'il faut tenir compte des économies réelles dont on vient de parler. Si l'on tient compte en outre des recettes possibles sur les autoroutes urbaines où le péage est économiquement justifié, on aboutit probablement au résultat inverse.

Il est intéressant de noter pour terminer qu'un pays libéral comme l'Allemagne n'a pas de péage sur les autoroutes de liaison. Les seuls péages qui subsistent aux Etats-Unis sont en voie d'extinction : au moment où la France décidait de concéder ses autoroutes jusqu'à la fin du siècle, les Etats-Unis décidaient la construction d'un immense réseau Inter Etats gratuit en y intégrant progressivement les anciennes autoroutes payantes à l'expiration des concessions.

RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

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

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

01 AIN

Concessionnaire des planchers
et panneaux dalles « ROP »

Les Préfabriques Bressanes

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

05 HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

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

13 BOUCHES-DU-RHONE

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

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

20 CORSE

ENTREPRISE DE
TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS

RABISSONI s.a.

Société anonyme au capital de 100.000 Francs
Gare de Mezzana - Plaine de Peri
20000 SARROLA-CARCOPINO

26 DROME

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

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

38 ISÈRE

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

Broyeur
à boulets

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

39 JURA

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

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

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

59 NORD

Ets **François BERNARD et Fils**

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :

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

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

62 PAS-DE-CALAIS

BEUGNET

(Sté Nouvelle des Entreprises)

S.A. au Capital de 5.200.000 F

TRAVAUX PUBLICS

53, bd Faidherbe - 62000 ARRAS

63 PUY-DE-DOME

BÉTON CONTRÔLE DU CENTRE

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

Pont de Vaux, 03-Estivareilles

Tél. : 06-01-05.

BÉTON PRÊT A L'EMPLOI

Départ centrale ou rendu chantiers par
camions spécialisés • Trucks Mixers •

67 BAS-RHIN

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

Gravière du Rhin Sessenheim

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

Siège social : 67-SESSENHEIM

Tél. : 94-61-62

Bureau : 67-HAGUENAU, 13, rue de l'Aqueduc

Tél. : 93-82-15

93 SEINE-SAINT-DENIS

s.a.r.l. DEVAUDEL

**FOURNITURES
INDUSTRIELLES**

73-75, rue Anselme - 93400 SAINT-OUEN

Tél. 254.80.56 +

94 VAL-DE-MARNE

ENTREPRISES

QUILLERY SAINT-MAUR

GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ

— TRAVAUX PUBLICS —

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

FRANCE ENTIÈRE



*Compagnie Générale
des Eaux*

Exploitation: EAUX
ASSAINISSEMENT
ORDURES MÉNAGÈRES
CHAUFFAGE URBAIN

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

Entreprise **GAGNERAUD** **Père et Fils**

S.A. au Capital de 30 000 000 F

Fondée en 1886

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

Tél. : 288.07.76 et la suite

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

PARIS (Seine)

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

VALENCIENNES, DENAIN, MAUBEUGE, DUNKERQUE (Nord)

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



travaux
publics
et
batiment
THEG

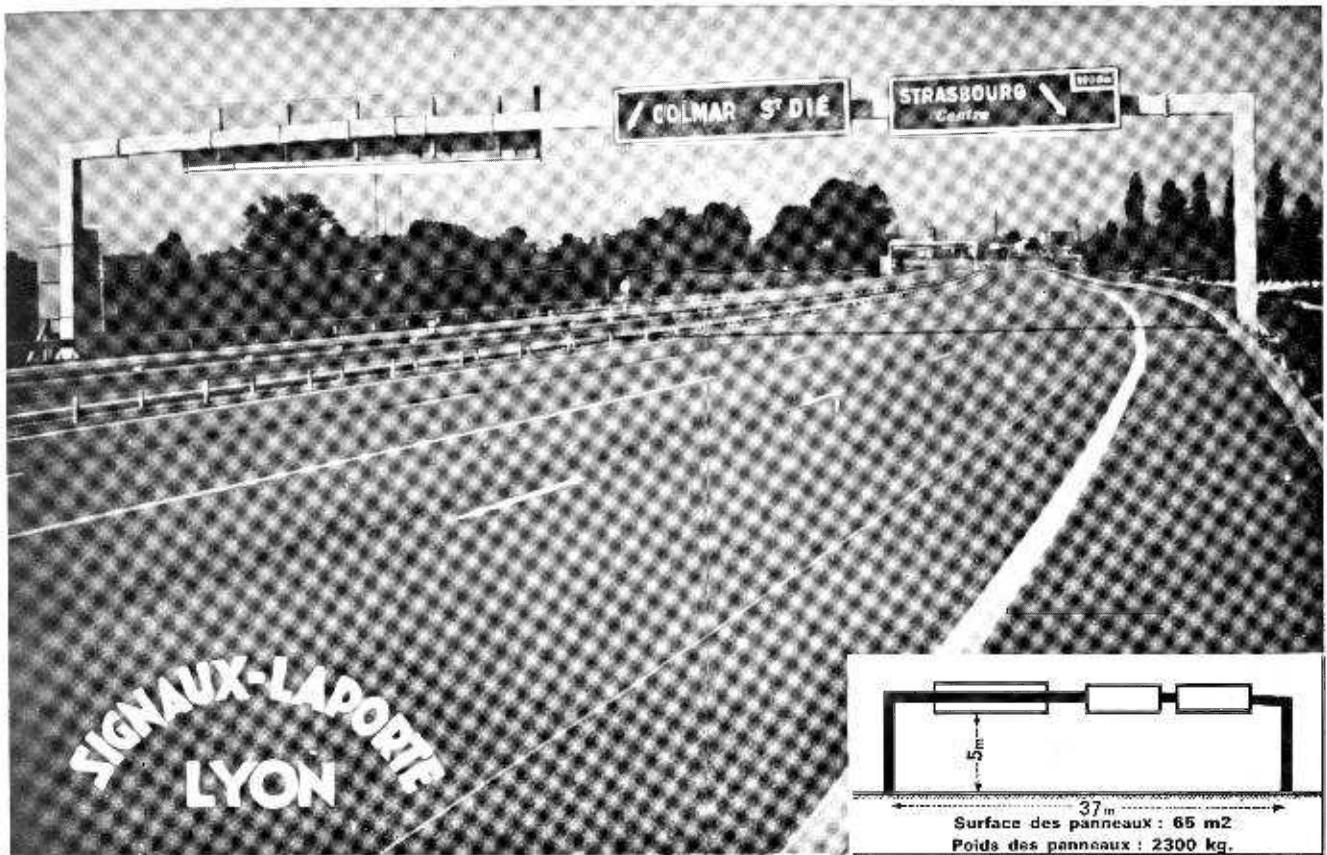
43, rue de la Brèche-aux-Loups

75012 PARIS - Tél. 345.58.81

Télex : 608 955

Port de Cherbourg.

Quai de Normandie - Reconstruction du quai pour transatlantiques.



RINCHEVAL

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

TOUS MATERIELS DE STOCKAGE, CHAUFFAGE ET EPANDAGE
DE LIANTS HYDROCARBONES

ÉPANDEUSES avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples à commande pneumatique

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Equipement épandeur à transmission hydrostatique et rampe à commande pneumatique

STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE de liants :

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

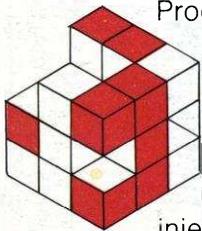
(300 réalisations)

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

La nouvelle génération de résines: les 3 systèmes Sika.

SIKA, spécialiste depuis 1910 de produits et procédés techniques pour le Bâtiment et les Travaux Publics, vous propose un dossier spécial sur sa Nouvelle Génération de Produits, à base de Résines Réactives, classés en 3 Systèmes :

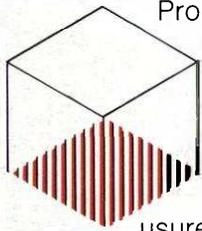
Système Structurel ou Sikadur



Produits dont la fonction principale est la réalisation de liaisons forcées ou la reconstitution du monolithisme initial d'une structure.

Exemples : collage, reprise de bétonnage, ragréage, calage, scellement et injection...

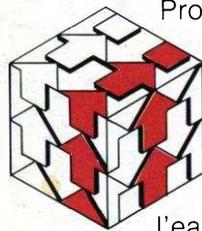
Système Sols ou Sikafloor



Produits dont la fonction principale est le traitement de surface d'un sol existant ou la réalisation d'un sol neuf.

Exemples : durcisseur de surface, traitement de surface, revêtement mince, sol coulé et revêtement épais anti-usure...

Système Protection ou Sikagard



Produits dont la fonction principale est la protection extérieure ou intérieure de réservoirs ou de constructions.

Exemples : cuvelage, revêtement anti-corrosion, revêtement alimentaire et revêtement spécial applicable sous l'eau...

Le dossier que nous vous proposons, contient les notices techniques de chacun des produits qui vous permettront de trouver, par leur fonction principale, les solutions de vos problèmes particuliers.

Veuillez m'adresser gracieusement votre dossier concernant les 3 Systèmes Sika.

Nom _____

Adresse ou cachet de l'entreprise _____

à retourner à :

Sika s.a. 101 rue de Tolbiac, 75645 Paris Cedex 13



PRODUITS ET PROCÉDES
DU BATIMENT
ET DES TRAVAUX PUBLICS