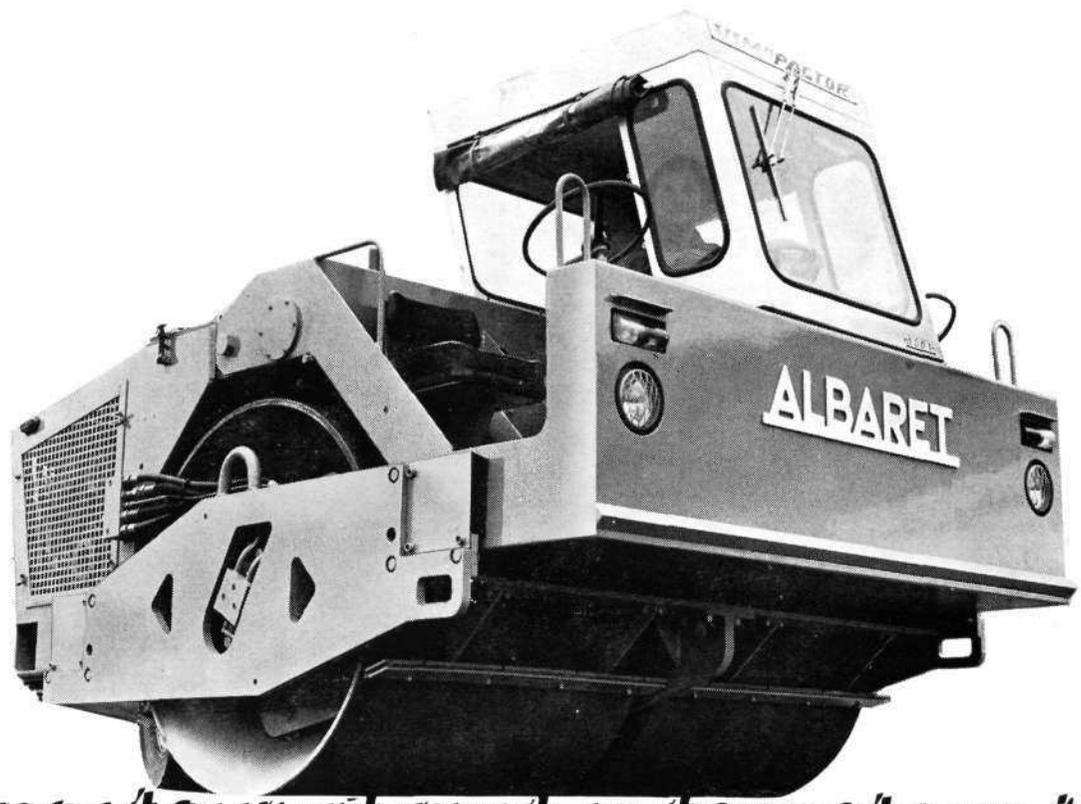


**P C M**

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES

**n° 1**

- **ETAT, ADMINISTRATION  
SOCIETE** par Olivier Guichard
- la politique routière en milieu urbain
- le problème foncier



compacteur vibrant automoteur, je n'ai pas été construit à la légère et mon efficacité a sauvé plus d'un chantier, je suis le 850 S SISMOPACTOR ALBARET

\* compacteur vibrant automoteur, je n'ai pas été construit à la légère et mon efficacité a sauvé plus d'un chantier, je suis le 850 S sismopactor albarret

# PCM

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

## Directeur de la publication :

René MAYER,  
Président de l'Association

## Secrétaire général de rédaction :

Pierre PLOUGOULM

## Assistante de rédaction :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY

## Promotion et Administration

Hubert de LANNURIEN  
Secrétariat du P.C.M. :  
28, rue des Saints-Pères  
Paris-7<sup>e</sup>

Revue éditée par l'Association  
professionnelle des Ingénieurs des  
Ponts et Chaussées et des Mines,  
avec la collaboration de l'Asso-  
ciation des Anciens Elèves de  
l'Ecole des Ponts et Chaussées,  
28, rue des Saints-Pères, Paris-7<sup>e</sup>

Tél. 260.25.33  
260.27.44

## Abonnements :

- France 100 F.
- Etranger 100 F. (frais de  
port en sus)

Prix du numéro : 10 F.

## Publicité :

Responsable de la publicité :  
Jean FROCHOT  
Société Pyc-Editions :  
254, rue de Vaugirard  
Paris-15<sup>e</sup>  
Tél. 532-27-19

L'Association Professionnelle des In-  
génieurs des Ponts et Chaussées et  
des Mines n'est pas responsable des  
opinions émises dans les conférences  
qu'elle organise ou dans les articles  
qu'elle publie.

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trim. 1974 - N° 2574  
Commission Paritaire n° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE  
U.S.H.A.  
Aurillac

# SOMMAIRE

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Assemblée générale du P.C.M. - Allocution de René MAYER, Président du P.C.M. . . . . .	25
Allocution de M. Olivier GUICHARD, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme : État, Administration, Société . . . . .	29
Assemblée générale de l'Association Amicale des Ingénieurs anciens élèves de l'E.N.P.C. - Discours du Président PAGNI . . . . .	62
Réponse du Secrétaire d'État au Logement, M. Christian BONNET . . . . .	66

## RUBRIQUES

Table Ronde : « La politique routière en milieu urbain » . . . . .	35
Le Centre International de Paris . . . . .	47
Les diverses solutions apportées au problème foncier . . . . .	53
F.A.S.F.I.D. : Sous-groupe « objet et objectif » . . . . .	59
Formation permanente . . . . .	60
Nouvelles de l'Association . . . . .	68

Les photos que nous publions à propos de l'Assemblée générale  
du P.C.M. et de la Table Ronde « la politique routière en milieu  
urbain » sont de A. PEVSNER, du Studio OROP.

3-3

RAPIDITÉ  
RÉGULARITÉ  
CONFORT  
SÉCURITÉ  
**LE TRAIN**



115-73

**QUE FAIT DONC  
WILD  
A SINGAPOUR?**



Des niveaux de chantier Wild, exactement comme à Heerbrugg, en Suisse, avec le même soin minutieux qui a fait leur réputation de qualité dans le monde entier.

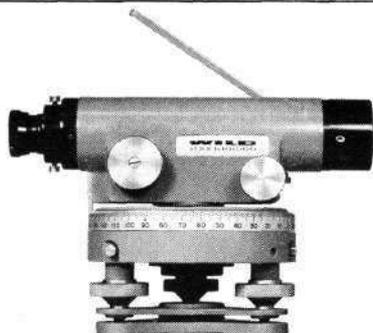
Inaugurée officiellement le 3 mai 1972, l'usine Wild de Singapour produit depuis cette date les niveaux de chantier NK 01, N 10, NK 10.

Cette initiative avisée vous permettra de vous procurer au meilleur prix un appareil de qualité.

---

pour plus de détails reportez vous à la page suivante

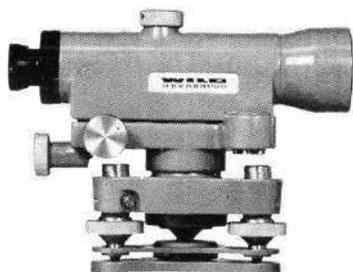
# 3 robustes niveaux de chantier Garantis 3 ans



## WILD NK 01

niveau de chantier avec cercle métallique

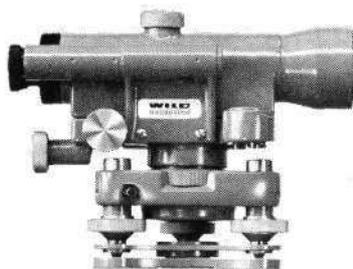
F. **1164** TTC \*



## WILD N 10

niveau d'ingénieur avec  
nivelle à coïncidence

F. **1692** TTC \*



## WILD NK 10

niveau d'ingénieur avec nivelle  
à coïncidence et cercle en verre

F. **2160** TTC \*

\* TVA 20% incluse (Appareil + étui)

### demande de documentation

M .....

Société .....

Adresse .....

désire une documentation détaillée sur :

PCM

### En complément

- Trépied Wild GST 00 - F. 420 TTC.
- Mire Wild-Paris, 4 m, pliante en 4 x 1 m  
largeur 5 cm, avec nivelle - F. 360 TTC.

**WILD**  
HEERBRUGG

Niveaux classiques, niveaux automatiques,  
théodolites, tachéomètres,  
appareils électroniques  
de mesure des distances.

### SOCIÉTÉ WILD PARIS

86, Avenue du 18 juin 1940 - 92504 RUEIL-MALMAISON  
Tél. : 967-71-00 + et 967-73-00 +



Pont en arc à SALSIPUEDES (Equateur)

# PONTS MÉTALLIQUES

## PONTS BÉTON ARMÉ ET PRÉCONTRAIT

# BAUDIN-CHATEAUNEUF

Société Anonyme au capital de 4.000.000 de F  
45 - CHATEAUNEUF - SUR - LOIRE - TÉLÉPHONE : (38) 89.43.09

# encore disponible

## l'édition 1973 de

# l'annuaire officiel du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme

### indispensable

aux entreprises de travaux publics, aux architectes, aux bureaux d'études, aux urbanistes, et à tous ceux qui doivent être constamment en relation avec les pouvoirs publics.

### complet

il contient la somme des renseignements utiles et comporte les principales parties suivantes : administration centrale (cabinet, direction, services, etc...) — services techniques et établissements divers — conseils, comités, commissions — services extérieurs (régionaux et départementaux) — services spécialisés — services et organismes interministériels — services rattachés et organismes divers — ministère des transports — aviation civile — table alphabétique des personnalités et fonctionnaires intéressés.

### pour le recevoir

il suffit de retourner le bulletin ci-contre, en l'accompagnant du règlement correspondant (110 F l'exemplaire, ttc et franco), au service de vente de l'annuaire officiel du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, 254, rue de Vaugirard, 75740 Paris cedex 15. CCP Paris 508-59.

bulletin à retourner à

**annuaire officiel du ministère de l'aménagement du territoire,  
de l'équipement, du logement et du tourisme**

254, rue de Vaugirard, 75740 PARIS Cedex 15

firme :

adresse :

références (ou service) :

veuillez m'adresser : .... ex. de l'annuaire M.E.L. à 110 F.,

soit : ..... F.

réglé par chèque bancaire ci-joint  
par virement postal à v/C.C.P.  
PARIS 508-59

(à adresser directement à votre  
centre)

suivant facture (ou mémoire) en  
.... exempl.

cachet

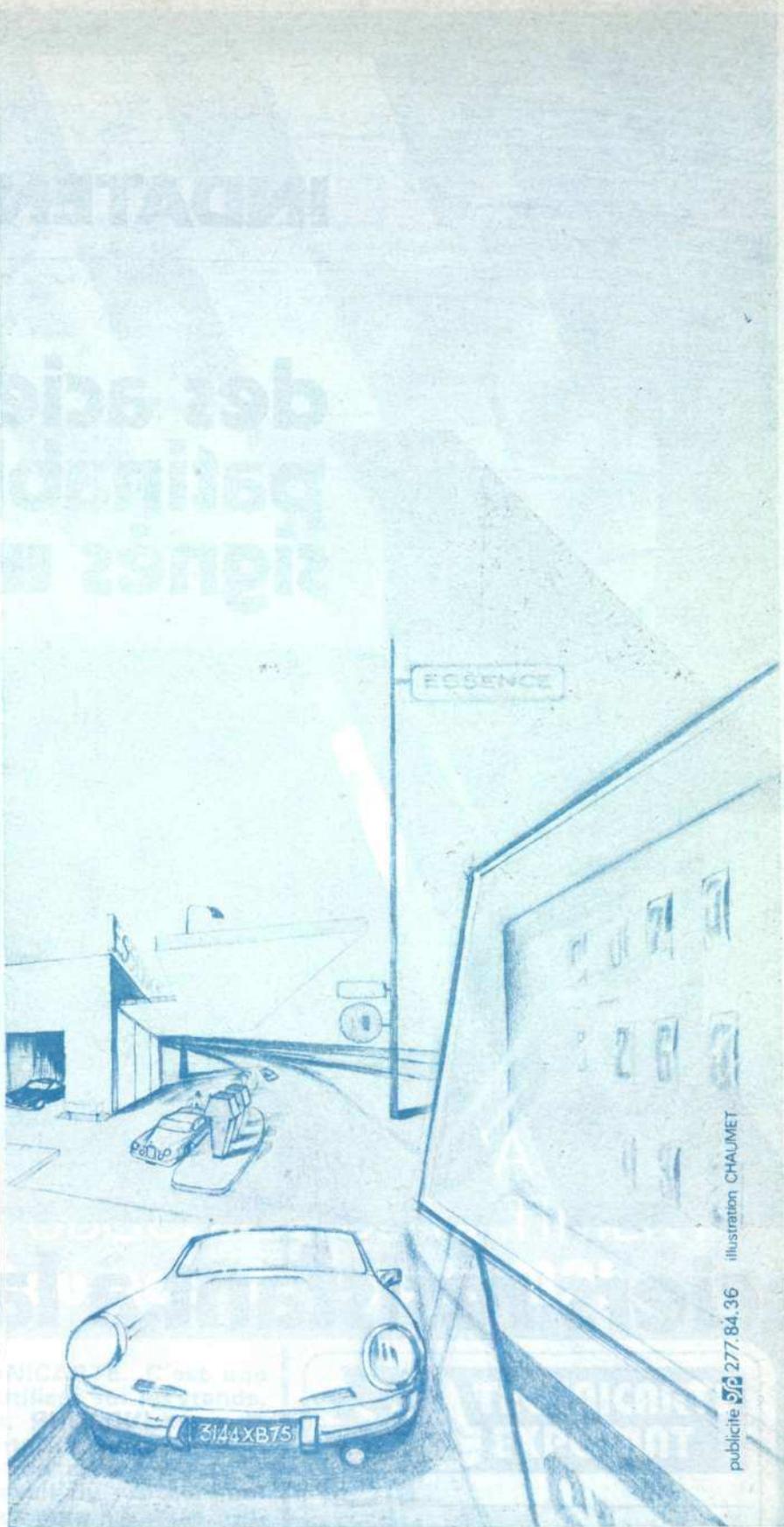
date



**DÉPOLLUE  
LES EAUX  
USEES  
DE LA  
PLUPART  
DES  
AUTOROUTES  
DE  
FRANCE**



**SOAF**



publicite 50 277.84.36 illustration CHAUMET

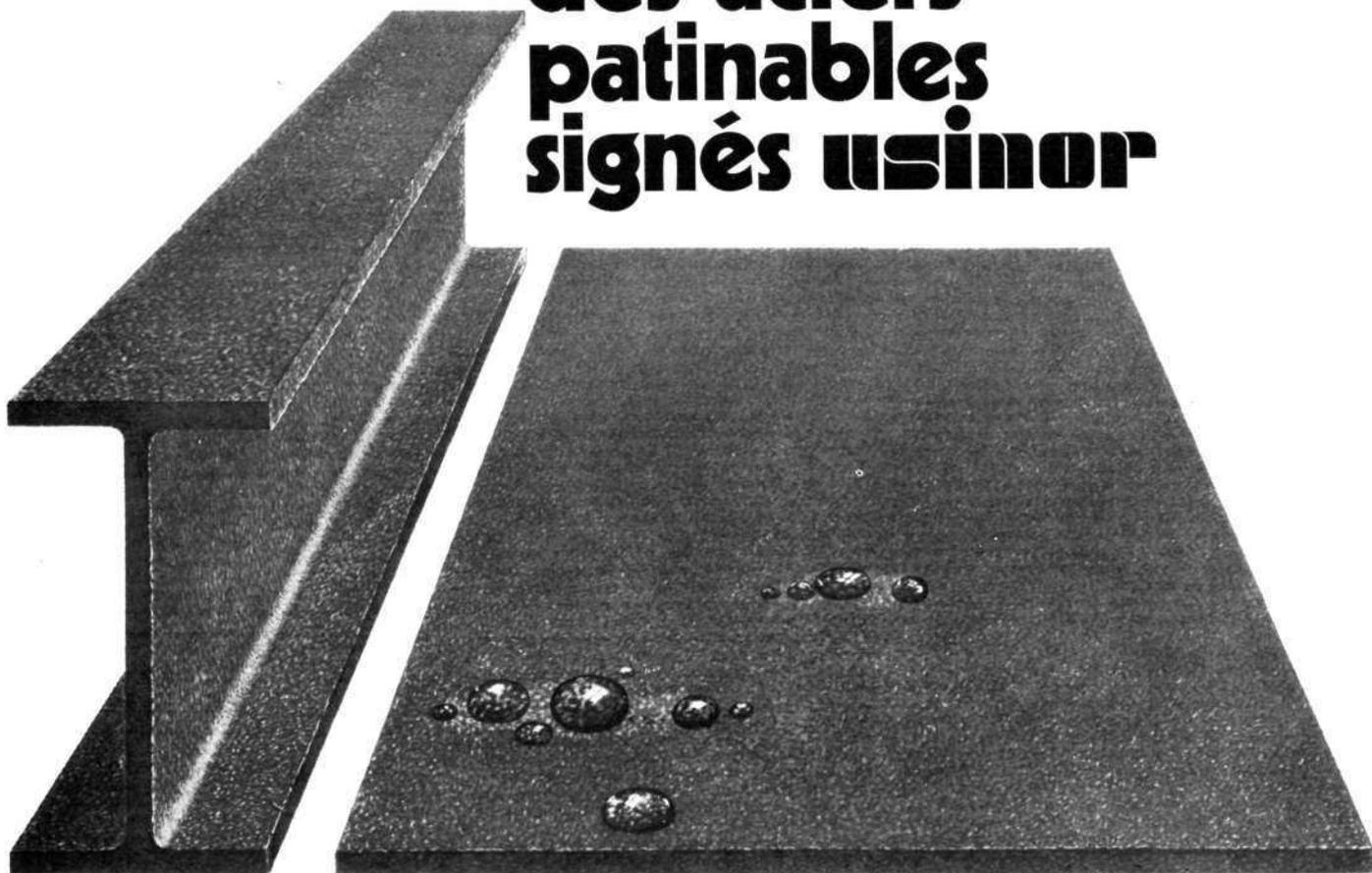
**services opérationnels d'assainissement en France**  
SIEGE Z.I. DE LA GARE. NANTES. S<sup>te</sup> LUCE. TEL.(40) 77 10 90 +. CP 44012. TELEX 71889.  
**PRESENTS ET OPERATIONNELS PARTOUT EN FRANCE**

---

**INDATEN 36\***

---

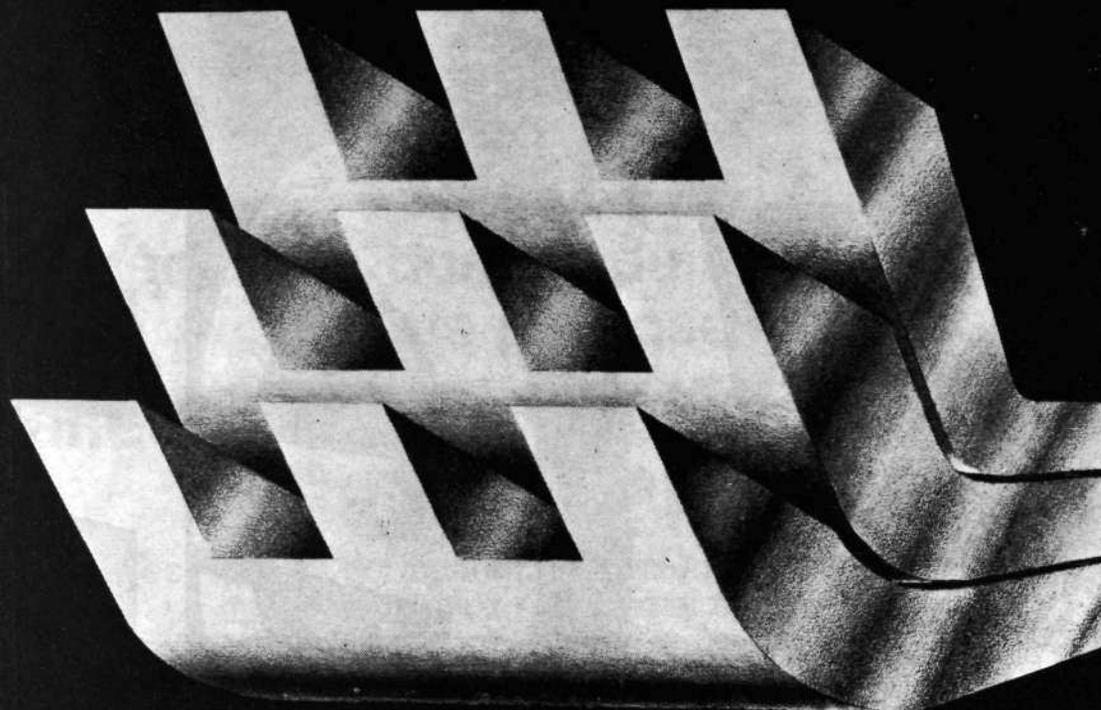
**des aciers  
patinables  
signés USINOR**



**aciers résistant à la corrosion**

\* anciennement **INDADUR**

Direction Métallurgique B.P. 4177 - 59307 - Valenciennes - Tél. : 47.00.00 - Télex 11700 Usinor Valci  
*(office à votre disposition sur demande)*



# EXPOMAT 74

9<sup>eme</sup> SALON INTERNATIONAL DU MATERIEL  
DE TRAVAUX PUBLICS ET DE BATIMENT  
**PARIS-Le Bourget - du 9 au 19 MAI**

UNE INNOVATION : LA TECHNICARTE. C'est une carte plastique nominative qui, utilisée sur les stands, à la façon des cartes de crédit, vous permettra de faire vos demandes de documentation sans perte de temps et d'en suivre la réception après salon. La TECHNICARTE est l'outil de travail du visiteur moderne. Votre TECHNICARTE vous sera adressée gratuitement sur simple demande faite à EXPOMAT. Pour l'obtenir utilisez le bon à découper ci-contre.

Commissariat Général du Salon : 1, avenue Niel, 75017 PARIS  
Tél. : 754-96-98 & 380-39-86

D.B.M.



Nom et Prénom \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Entreprise \_\_\_\_\_

Adresse prof. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Tél. \_\_\_\_\_

P.C.M.

**un promoteur  
immobilier  
à service complet**

# OCEFI

le chevalier-thibault conseil

## **conçoit**

ses appartements en fonction du marché et des goûts de sa clientèle. Enquêtes et recherches approfondies précèdent l'étude technique de chaque immeuble.

## **finance**

lui-même ses réalisations. Les actionnaires de l'Ocefi sont la Banque de Paris et des Pays-Bas et dix neuf Compagnies d'Assurances.

## **vend**

directement les appartements qu'il construit. C'est le maître d'ouvrage que les clients de l'Ocefi ont pour interlocuteur et non pas un vendeur intermédiaire.

## **prête**

lui-même, sans frais de dossier, à ses acquéreurs. L'Ocefi consent des prêts directs non indexés ou indexés sur 20 ans, à des taux particulièrement intéressants. Nos barèmes sont à votre disposition ; calculez, comparez.

**168 rue de grenelle, paris 7<sup>e</sup>  
tél. 705.37.10**

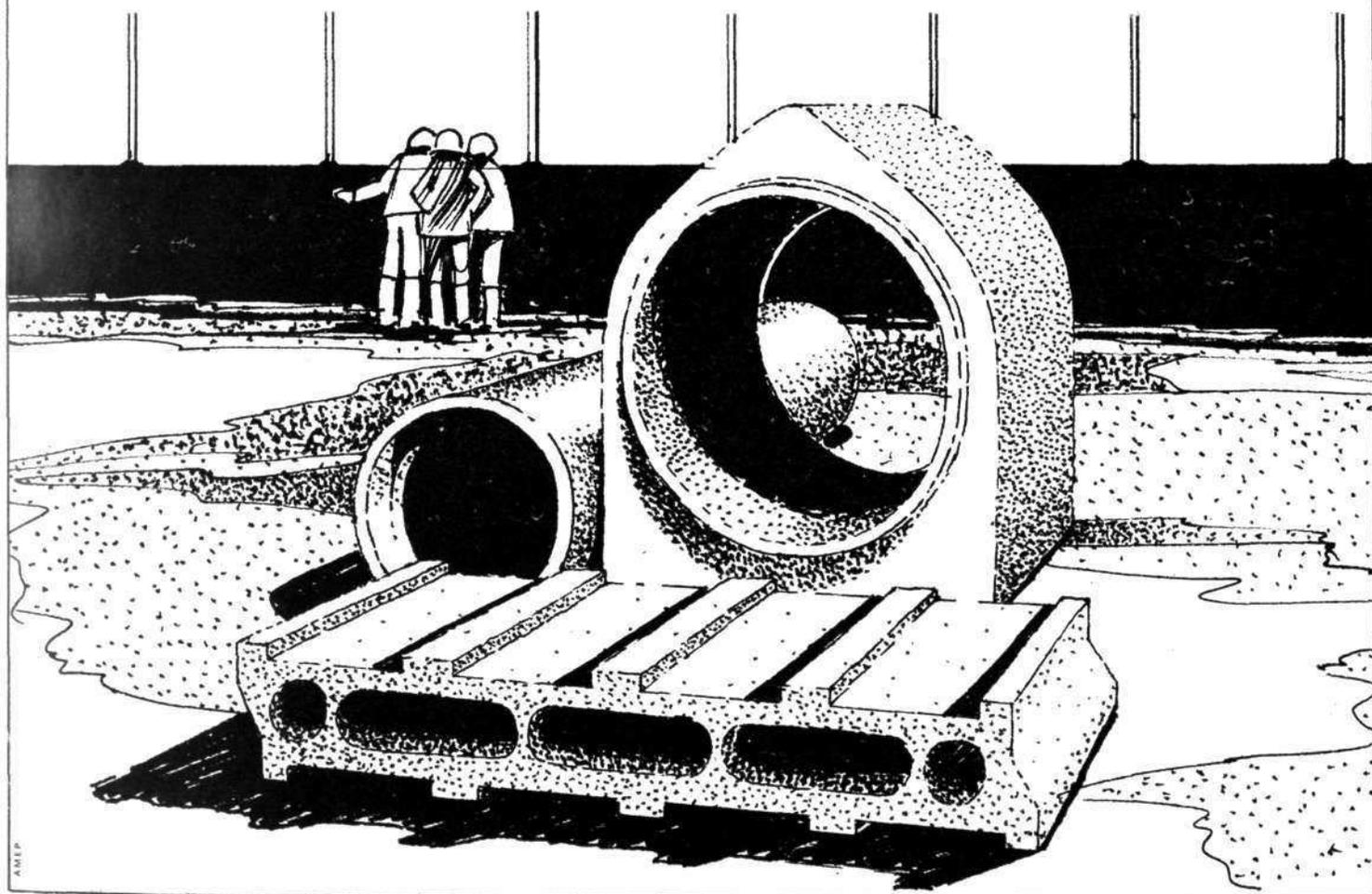
Pour drainer, capter, aérer, assainir,

# derfi

le spécialiste des produits de drainage  
vous propose :

## dalles et drains en béton poreux **SOPREX**

Ces produits permettent une absorption instantanée  
des eaux excédentaires.



# derfi

22 rue de Longchamp  
75116 Paris  
tél. 727.10.93

autres produits :  
drains annelés lisses ou striés  
en PVC



# B.A.C.C.I.

BÉTON ARMÉ CONSTRUCTIONS CIVILES  
ET INDUSTRIELLES

S.A. AU CAPITAL DE 28.000.000 de FRANCS

127, rue de Saussure, 75017 PARIS

Tél. 924-89-69 et 622-56-90



## AGENCES

METZ (57) - ORLÉANS (45)

PIERREFITTE-NESTALAS (65)

LORIENT (56)

L'ENTREPRISE ROUTIÈRE à LIBREVILLE

(Gabon)



Grands ensembles immobiliers

Ouvrages d'art

Travaux hydro-électriques et barrages

Routes et pistes d'aérodromes

Constructions industrialisées  
et Bâtiments industriels



# B.A.C.C.I.L.A.D.

127, rue de Saussure, 75017 PARIS

Tél. 924-89-69 et 622-56-90

**INGENIERIE D'ENSEMBLES INDUSTRIELS**

OMAHA - HONG KONG - WASHINGTON  
LOS ANGELES - SAN FRANCISCO  
SEATTLE - SAINT-LOUIS

# SEREQUIP

*Société d'Etudes d'Infrastructure  
et d'Équipement*

- Etudes de transports et de circulation
- Projets routiers, autoroutiers et voirie urbaine
- Ouvrages d'art en site urbain, parkings
- Exploitation de la route (éclairage, télécommunications, signalisation, péages)
- Bâtiments publics, usines
- Ordonnancement, recherche opérationnelle, calcul scientifique



**B.P. 111 — Route de Montigny — 78190 TRAPPES**

Tél. : 050.61.15

ENTREPRISE

# BOURDIN & CHAUSSE

S.A. au Capital de 6.000.000 F

**NANTES**, Rue de l'Ouche-Buron

Tél. : 74.59.70

**PARIS**, 36, rue de l'Ancienne Mairie

92 - Boulogne-Billancourt

Tél. : 604.13.52

**TERRASSEMENTS**

**ROUTES**

**ASSAINISSEMENT**

**RESEAUX EAU et GAZ**

**GENIE CIVIL**

**SOLS SPORTIFS**

# Pour la SÉCURITÉ de l'usager

## la rugosité

- du rugophalt  
Asphalte coulé antidérapant
- du bétonsmac  
Tapis mince à base de poudre  
d'asphalte

## la clarté

- du lumismac  
Tapis mince réverbérant

## l'étanchéité

- des ouvrages d'art  
par tous les procédés **SMAC**

## l'antiverglas

- du revêtement A3C  
spécial pour chaussées  
chauffantes

## la propreté

- des trottoirs  
en asphalte coulé

## l'efficacité

- des glissières de sécurité

la



présente partout

**SMAC PROMOTION**

23, rue Broca

75240 PARIS - CÉDEX 05 - Tél. : 707-67-29



# PERFOSOL

pieux  
battus

pieux  
forés

injections

B.P. N° 3 - 91620 LA VILLE DU BOIS  
TELEPHONE : 909.14.51 +



# \* l'eau... c'est la vie!

- Adduction et distribution d'eau potable.
- Réseaux d'assainissement.
- Eaux agricoles et industrielles.
- Captages, forages et sondages.
- Traitement de l'eau potable.
- Génie civil et ouvrages spéciaux.
- Fonçages horizontaux.
- Entretien et gestion des réseaux.
- Pipe-lines et feeders.

sade



Compagnie générale  
de travaux d'hydraulique

28, rue de La Baume, 75364 Paris Cedex 08  
Téléphone : 359.61.10



# RINCHEVAL

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

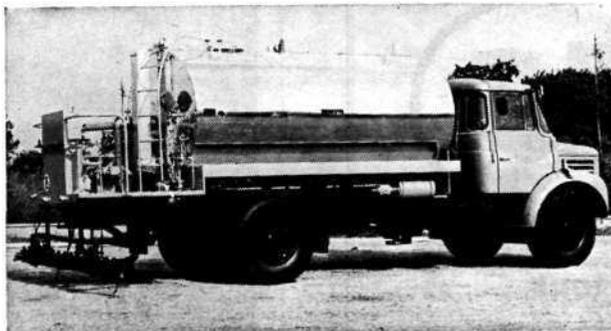
TOUS MATERIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET EPANDAGE**  
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

## ÉPANDEUSES avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples  
à commande  
pneumatique

## POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Équipement 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 ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

# GROUPE COCHERY

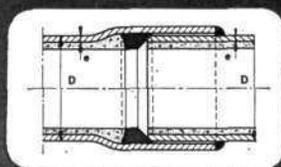


6, RUE DE ROME - 75008 PARIS - Tél. : 387.31.87

## 60 CENTRES DE TRAVAUX EN FRANCE

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

MATERIAUX de VIABILITE - LAITIERS - LIANTS HYDROCARBONES



Emboîtement simple (slip-joint)  
conforme au projet de Norme A 49150



### TUBES D'ACIER A REVÊTEMENT INTÉRIEUR DE MORTIER DE CIMENT CENTRIFUGÉ

Ce tube d'acier est particulièrement adapté au transport et à la distribution des eaux potables ou industrielles.

Aux qualités traditionnelles du tube d'acier :

- résistance aux sollicitations mécaniques
  - tenue aux pressions les plus élevées
- étanchéité totale et continuité mécanique grâce aux joints soudés, le mortier de ciment apporte ses qualités propres confirmées par l'expérience mondiale :
- inertie chimique vis-à-vis de la plupart des eaux véhiculées
- insensibilité aux opérations de soudure, coupes, piquages.
  - inaltérabilité dans le temps
  - parfaite tenue mécanique.

## stecta

8-10, av. de Bougival, 78170 LA CELLE-ST-CLOUD  
tél. 969.64.11 & 969.55.56

GROUPE



autres produits

- tubes PVC à joint AS ou collé (LUCOFLEX-LUCOSANIT)
  - robinetterie-fontainerie
- de la Sté Métallurgique Ht-Marnaise
  - vannes papillon A.M.R.I.
- protection cathodique de structures métalliques enterrées (installation & surveillance).

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

S.A. au Capital de 28 000 000 F

Fondée en 1886

7 et 9, rue Auguste-Maquet, **PARIS (16<sup>e</sup>)**

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)

■ DISTRIBUTION ELECTRIQUE ET ECLAIRAGE ■ CHAUFFAGE  
ELECTRIQUE ■ CENTRALES DE SECOURS ■ COURANTS  
FAIBLES ■ TELEPHONES ■ SECURITE VOL ET INCENDIE ■  
ACQUISITION ET TRAITEMENT D'INFORMATIONS ■  
CONTROLES D'ENTREES D'IMMEUBLES OU DE PARKINGS  
PRIVES ■ PEAGE COMPTAGE ET SIGNALISATION DE PAR-  
KINGS PUBLICS ■ MENUISERIES METALLIQUES

**TRINDEL**  
**TRINDEL**  
**TRINDEL**  
**TRINDEL**

44, rue de lisbonne  
75008 paris  
tél. 522.19.09



TOUR MAINE-MONTPARNASSE

- Spécialiste de l'exploitation de parkings sous toutes leurs formes  
Parkings à étages – Parkings de surface avec ou sans enceinte  
Parkings sur la voie publique avec parcmètres – Parkings d'immeubles
- Etudes de marché – Etudes de rentabilité – Etudes financières et commerciales pour la réalisation de parkings à étages

LE PARKING c'est l'affaire de  
**LOCAPARK**

# LOCAPARK

est concessionnaire des villes de : BORDEAUX, STRASBOURG, DIJON, NANCY, SAINT-CLOUD, GARCHES SARREGUEMINES, VINCENNES, BOULOGNE-BILLANCOURT, BAYONNE, TARBES, BESANÇON, SAINT-JEAN-DE-LUZ, SAINT-MAUR, VAUCRESSON

- de la S.N.C.F. pour le parking de la Cour d'honneur de la Gare de l'Est (395 places)
- de la S.N.C.F. à Dijon (90 places)
- mandataire de la Section Construction parking Mozart à Nice (585 places)
- de la Caisse des dépôts et consignations Parking du Centre Commercial les FLANADES à Sarcelles 1 600 places
- de la Société d'Aménagement et d'Equipement de la Région de Strasbourg pour le parking CENTR'HALL à Strasbourg (800 places)
- d'Elf union pour le parking KLEBER (2<sup>e</sup> niveau) à Strasbourg (115 places)

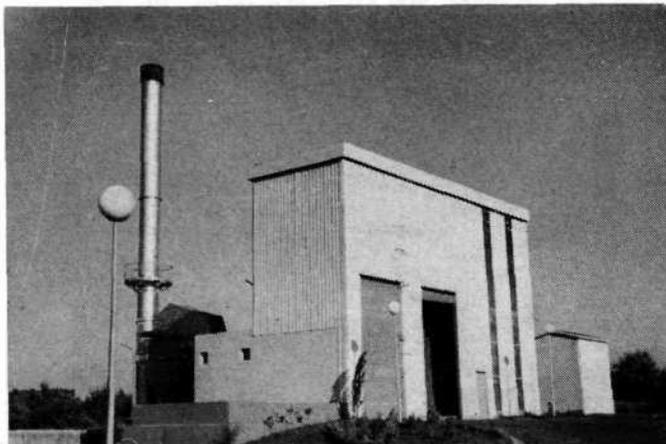
Demandez à **LOCAPARK**, B.P. 25 - 75824 PARIS Cédex 17 de vous documenter gratuitement sous la référence **PCM**

**LOCAPARK** S.A. Capital 200 000 Francs

Siège Social :

85, RUE JOUFFROY - **PARIS XVII<sup>e</sup>** - R.C. Paris 65 B 5343

Bureaux : 24, avenue de Friedland, 75008 PARIS - Tél. 622.22.91 et 92



Usine de Miramas

le traitement  
des ordures ménagères  
c'est

**triga La**

**COMPOSTAGE : 21 usines 4000 tonnes/jour**

**INCINÉRATION : 40 fours 2300 tonnes/jour**

**15 USINES en construction actuellement**

76 RUE DES SUISSES - 92000 NANTERRE

TEL 769-33-80 - TELEX SAGETOL 60 302-S

# syndicat professionnel

des entrepreneurs  
de travaux publics  
de la région parisienne

---

3, RUE DE BERRI  
75008 PARIS

Tél. : 359-48-25

TERRASSEMENTS  
TRAVAUX PUBLICS  
BÉTON ARMÉ  
ET PRÉCONTRAIT  
BATIMENTS  
TRAVAUX SOUTERRAINS  
FLUVIAUX et MARITIMES



Département de PARIS - PARC DE DETENTE ET LOISIRS DU TREMBLAY  
Terrassements généraux : 1.000.000 m<sup>3</sup>  
M. BOURBONNAIS, Architecte en Chef

Agence :

**MARSEILLE**  
B.P. 23  
13130 BERRE-L'ETANG  
Tél. : 15-91 - 85-42-37

ENTREPRISE **MOINON**

**57, rue de Colombes 92003 - Nanterre Cedex**

Télex : 91 755

Tél. : 769-92-90 (9 lignes)

**SOCIÉTÉ DES CARRIÈRES DE PAGNAC  
ET DU LIMOUSIN**

**GÉRANCE DE LA SOCIÉTÉ DES QUARTZITES  
ET PORPHYRES DE L'ORNE**

Siège Social : 2, rue Deverrière, LIMOGES (Tél. 58.64)  
Bureau à PARIS, 39, rue Darreau (Tél. Gob. 84.50)

**PAGNAC - LIMOUSIN**

Société anonyme au capital de 600.000 F

**CARRIÈRE DE PAGNAC  
à Verneuil-sur-Vienne**  
Embranchement particulier

**MATERIAUX**  
immédiatement disponibles

*Pierre cassée - Graviers  
Gravillons - Mignonnette - Sables*

**MATÉRIAUX DE VIABILITÉ ET DE CONSTRUCTION**  
Pavés - Bordures - Moellons - Pierre de taille

*Société Anonyme des*  
**ENTREPRISES**  
**HEULIN**

Société Anonyme au Capital de 4 605 000 F

SIEGE SOCIAL :

58, place du Marché-Saint-Honoré, PARIS (1<sup>er</sup>)

Tél. : 073.70.74

DIRECTION GENERALE :

301, avenue Bollée, LE MANS

Tél. : 84.58.60



**TERRASSEMENTS  
TRAVAUX SOUTERRAINS  
BÉTON ARMÉ  
PARKINGS - MÉTRO  
BATIMENTS  
GRANDS ENSEMBLES  
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES  
PAVILLONS INDIVIDUELS**

(Lauréat du Concours International)

**CAMPENON BERNARD EUROPE**

Société anonyme au capital de 45 000 000 F - Filiale des entreprises CAMPENON BERNARD.



Pont de Saint-Cloud (H. Baranger)

Aménagements hydro-électriques.  
Installations nucléaires.  
Ensembles industriels et immobiliers.  
Grands ouvrages de génie civil terrestres et maritimes.  
Routes et aérodrômes.  
Béton précontraint (procédés Freyssinet).

Siège Social : 42, avenue de Friedland, BP 175-08, 75363 Paris Cedex 08. Tél. 227.10.10.



# SIR

**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE REVÊTEMENTS**

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

APPLICATIONS DE :

POLYMERES	ELASTOMERES
— Polyuréthanes	— Silicones
— Polyesters	— Néoprène
— Epoxy	— Hypalon
— Acryliques	

## Entreprise A. PELLER et Cie

S.A. Capital 2 227 500 Francs

B.P. 65 — 05003 GAP

Tél. (92) 51.39.91

Télex 41753

- BATIMENT
- TRAVAUX PUBLICS
- TRAVAUX A LA MER
- MURS CELLULAIRES  
(brevet déposé)



plaisir retrouvé  
grâce  
à la  
compagnie  
générale des eaux



## G. T. M. B. T. P.

Société Anonyme au Capital de 43.200.000 Francs

Siège Social : 61, avenue Jules-Quentin, 92000 NANTERRE - Tél. : 769.62.40

**Aménagements hydroélectriques - Centrales nucléaires - Centrales thermiques**  
**Constructions industrielles - Travaux de Ports - Routes - Ouvrages d'art**  
**Béton précontraint - Canalisations pour fluides - Canalisations électriques - Pipe-Lines**

# Société Nationale de Travaux Publics

10, rue Carbacérés, 75008 PARIS  
Tél. : 265.37.59 — Télex : 66 777 Aldosivi Paris



Travaux de Ports - Dragages maritimes et fluviaux - Routes  
Aérodromes - Barrages - Chemins de fer  
Ouvrages d'art - Bâtiments industriels - Entreprises générales



**JEAN  
LEFEBVRE**

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

S.A. AU CAPITAL DE 36.135.000 F. 11, BD JEAN-MERMOZ • 92202 NEUILLY/SEINE • TEL. 624.79.80 ET 722.87.19

# ENTREPRISE RAZEL FRERES

Société Anonyme au capital de 28 millions de Frs

17, rue de Tolbiac  
75640 PARIS — CEDEX 13  
Téléphone : 707.45.59

Adr. Télég. RAZELFRER-PARIS — Télex : 25 853 Paris

Agences :

**ALGER - DOUALA - LIBREVILLE - NIAMEY**



## OUVRAGES D'ART TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

ROUTES - CANAUX - CHEMINS DE FER  
INSTALLATIONS INDUSTRIELLES  
DIGUES ET BARRAGES  
TERRAINS DE SPORT — PISTES D'ENVOL

# Sté Métallurgique Haut-Marnaise

JOINVILLE (Haute-Marne)  
TELEPHONE 320 (4 lignes groupées)

## Tout ce qui concerne le matériel d'adduction et de distribution d'eau :

Robinetts-Vannes - Bornes-Fontaines - Prises d'Incendie - Po-  
teaux d'Incendie normalisés à prises sous coffre et apparentes  
Bouches d'Incendie - Robinetterie - Accessoires de branche-  
ments et de canalisations pour tuyaux :

Fonte - Acier - Amiante-Ciment - Plomb - Plastiques  
Joints « PERFLEX » et « ISOFLEX »  
Ventouses « EUREKA »  
Ventouses « EUREKA » à grand débit d'air  
Ventouses « SECUR »  
Matériel « SECUR » pour branchements  
domiciliaires  
Raccords « ISOSECUR »

## ÉQUIPEMENTS DES CAPTAGES ET DES RÉSERVOIRS

Capots — Crépines — Robinets-Flotteurs  
Gaines étanches — Soupapes de Vidange  
Dispositif de Renouvellement Automatique  
de la Réserve d'Incendie dans les Réservoirs



# forclum

société de force et lumière électriques

**CENTRE D'AFFAIRES PARIS-NORD**  
Bâtiment Ampère n° 1  
93153 LE BLANC-MESNIL - Tél. : 931-42-41

TOUTES INSTALLATIONS ELECTRIQUES  
TOUTES PUISSANCES

CHAUFFAGE ELECTRIQUE  
DOMESTIQUE ET INDUSTRIEL

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

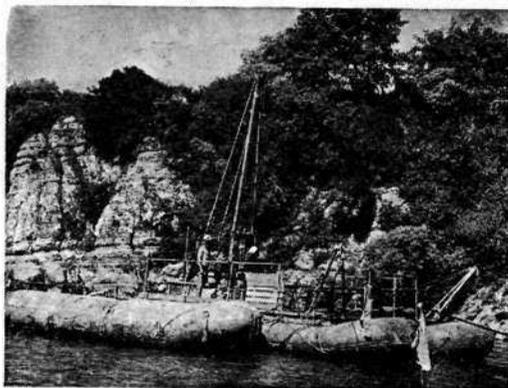
Directions Régionales et Agences :

Paris - St-Denis - Nanterre - Bordeaux - Le Bouscat  
Lille - Laval - Troyes - La Chapelle-St-Int-Luc

# FONDASOL

SIEGE SOCIAL : 2, avenue de la Cabrière, AVIGNON

## BUREAU D'ÉTUDES DE SOLS ET FONDATIONS



## SONDAGES - ESSAIS DE SOLS

DIRECTION et BUREAUX : AVIGNON-MONTFAVET  
B.P. n° 54 - Tél. 84.03.96 (3 lignes groupées)  
Télex : 42999 Fondasol Mitav

CENTRE : METZ, 41, place Saint-Thiébauld  
Tél. 68.78.28 et 68.78.29  
Télex : 86695 Fondasol Metz

AGENCES : CHALON-SUR-SAONE, 19, rue Saint-Georges  
Tél. : 48.45.60 - Télex : 80368 Fondasol Chain  
PARIS, 5 bis, rue du Louvre  
Tél. : 231.40.98 et 236.21.43  
Télex : 67230 Fondasol Paris

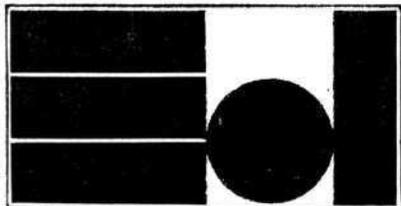
**SOCIÉTÉ  
ANONYME  
DES  
ENTREPRISES**

**Léon BALLOT**

au Capital de 15.000.000 de F.

**TRAVAUX  
PUBLICS**

155, bd Hausmann, 75008 PARIS



**entreprise  
dijonnaise**

4, rue En Treppey, 21000 DIJON

Tél. Dijon (80) 30.69.23

**BATIMENTS**

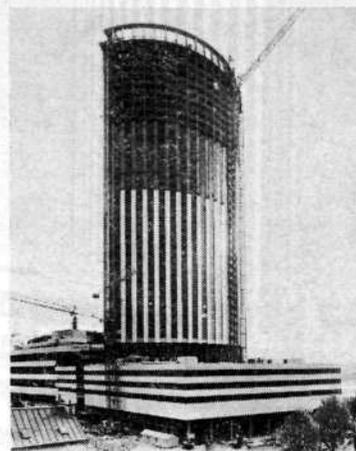
**TRAVAUX PUBLICS**

**CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES**



**TOUS TRAVAUX ET FOURNITURES  
D'ÉTANCHEITE BITUMINEUX**

**COUVERTURE ET BARDAGE | COUVERTURE EN BARDEAUX**  
**"SOPRACIER" | "SOPRATUILE"**



**SOPREMA**

Rue de St-Nazaire STRASBOURG-NEUHOF  
☎ (88) 34.40.45 Adresse postale : B.P.121  
67025 STRASBOURG-CEDEX

1 et 3, rue du Départ ☎ 326.28.01 75014 PARIS  
Usines à Avignon - Louviers - Strasbourg

**ORDURES  
MÉNAGÈRES**

**SOFITOM**

Usines de traitement  
clés en main

Références : FRANCE et ÉTRANGER

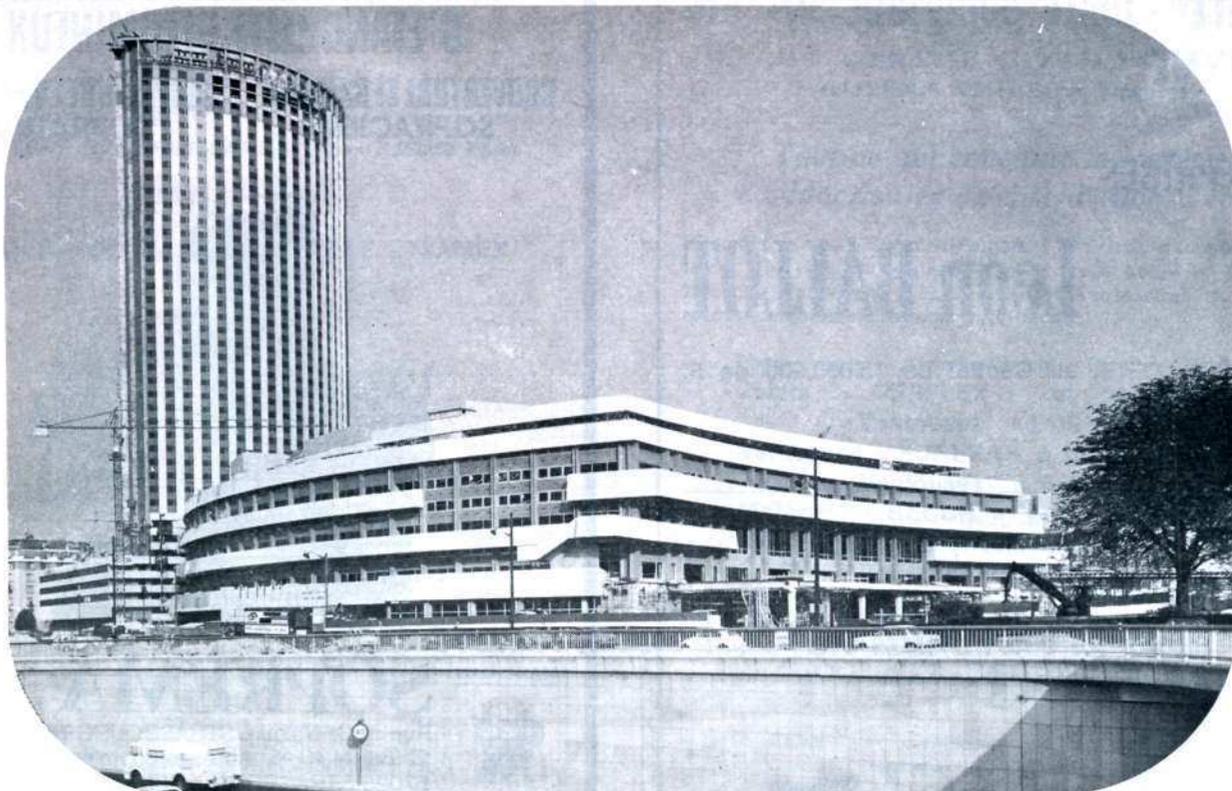
**COMPOSTAGE  
BROYAGE  
INCINÉRATION**

Études - Réalisation - Gestion

14, rue Milton

75009 PARIS

Tél. 526.06.00



Construction du Palais des Congrès du Centre International de Paris - Porte Maillot.

Architectes : G. GILLET - H. GUIBOUT - S. MALOLETENKOV



## BATIMENT TRAVAUX PUBLICS

S.A. AU CAPITAL DE 60000000 DE FRANCS  
381 AVENUE DU GENERAL DE GAULLE  
92140 CLAMART, 630 23 11

# allocutions de clôture de l'assemblée générale du P.C.M.

**L**E 9 novembre 1973 s'est tenue l'Assemblée Générale du P.C.M., dans les salons de l'hôtel Intercontinental, à Paris.

Traditionnellement cette journée s'est clôturée par un dîner cocktail au cours duquel M. René MAYER, Président du P.C.M., a exprimé à M. le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme ses vœux auxquels M. Olivier GUICHARD a longuement répondu.

## Discours de M. René MAYER président du P.C.M.



**M**ONSIEUR le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

Messieurs les Ministres,  
Mesdames, Messieurs,

Pour ne pas impatienter un auditoire venu essentiellement dans l'intention d'écouter M. Olivier Guichard, je vous demande la permission de me borner à remercier collectivement toutes les hautes personnalités de l'Administration, de la Technique et de l'Économie qui nous font l'honneur de leur présence. Beaucoup sont d'ailleurs des habitués de nos réunions annuelles et accepteront, j'en suis sûr, d'être malgré leur qualité et leur rang, traités avec la discrétion qui sied pour des amis.

Je me bornerai donc à saluer respectueusement MM. les membres du Gouvernement :

- M. Valéry Giscard d'Estaing : Ministre de l'Économie et des Finances.
- M. Aymar Achille-Fould : Secrétaire d'État auprès du Ministre des Armées.
- M. Henri Torre, Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Économie et des Finances.
- M. Christian Bonnet, Secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.
- M. Aimé Paquet : Secrétaire d'État

auprès du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

— *M. Olivier Stirn* : Secrétaire d'État auprès du Ministre chargé des relations avec le Parlement.

Ainsi que les représentants de M. le premier Ministre Pierre Messmer (représenté par M. Bauer), M. Alain Peyrefitte (représenté par M. le Préfet Denieul, son Directeur de Cabinet), M. Robert Poujade (représenté par M. Belle, son Directeur de Cabinet), M. Michel Poniatowski (représenté par M. Spielrein).

à qui je présente au nom de tous les Ingénieurs des Mines et des Ponts et Chaussées l'expression de nos sentiments les plus dévoués.

Monsieur le Ministre,

Les Assemblées Générales et les Congrès sont l'occasion de présenter des cahiers de doléances. Permettez-moi de sacrifier quelques instants à cette tradition pour m'en écarter tout de suite après.

Chacun aujourd'hui s'intéresse au cadre de vie des Français et tout d'abord à leurs conditions de logement, chacun accorde la priorité aux équipements collectifs, chacun approuve l'effort entrepris en faveur d'un équilibre harmonieux du développement régional.

Bien que les fonctionnaires ne présentent que la moitié des effectifs du P.C.M., comment celui-ci pourrait-il alors être insensible au fait que, de tous les Ministères civils, celui de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme est le seul dont les effectifs de toutes catégories ont été réduits de manière continue au cours des vingt dernières années ? Durant cette même période le nombre des logements mis en chantiers le volume des travaux routiers, l'étendue des aires géographiques soumises aux études d'urbanisme ont été multipliées par cinq ou plus. La superficie des sols annuellement urbanisés est passée de 5.000 à 30.000 hectares.

Malgré les incontestables progrès de productivité accomplis par votre administration, cette évolution est trop divergente : les hommes et en particulier les cadres, ne travaillent

plus que dans des conditions de tension qui deviennent insoutenables. Or dans le même temps, des exigences accrues (et justifiées) se manifestent concernant la qualité des réalisations (par exemple la qualité architecturale, l'isolation acoustique et thermique des logements...), la prise en compte de l'environnement naturel, l'information, la concertation.

Ces exigences accrues sont légitimes et traduisent les progrès de notre société. Encore faut-il pouvoir les satisfaire.

Parallèlement, les exigences s'accroissent en matière de sécurité. Certes on n'éliminera jamais totalement les accidents : tout progrès technologique assurant une meilleure protection est en effet en grande partie compensé par les risques accrus que chacun s'autorise aussitôt à prendre. Ainsi a-t-on pu dire des automobilistes qu'ils conduisent à risques constants.

Mais quand l'accident survient, l'opinion, légitimement s'inquiète. Elle ne peut entrer dans des analyses trop complexes. Emotive, il lui faut un responsable. Comment le découvrir dans l'anonymat des règlements ? Comment inculper une organisation trop complexe, des prix plafonds trop bas, un personnel trop rare, des délais trop courts ? Il est tellement plus simple d'incriminer la personne physique, l'acteur immédiat, l'homme qui tient la truelle : le Maire, l'entrepreneur, l'architecte, l'ingénieur.

Enfin, aggravant les distorsions précédentes, les contrôles bureaucratiques se sont alourdis, absorbant une part grandissante de l'énergie des services et des entreprises, part qui serait mieux utilisée précisément à améliorer la qualité ou la sécurité des réalisations. Sans méconnaître en rien le caractère indispensable des contrôles, il serait temps d'orienter ceux-ci plutôt vers l'évaluation des résultats que vers le contrôle du respect des formes administratives ou comptables, et, par exemple d'alléger les procédures tout en restaurant dans la plénitude de leurs rôles, les Inspections générales techniques qui dépendent directement des autorités politiques responsables.

Monsieur le Ministre, ces sujets

sont importants et nous savons que vous vous en préoccupez et vous encouragez à agir dans un sens favorable.

Je referme donc mon cahier de doléances et le fais d'autant plus volontiers que le P.C.M. s'est donné, depuis deux ans, une vocation plus large, plus ambitieuse, orientée vers ces problèmes peut-être moins immédiatement perceptibles mais qui touchent en réalité à la nature même de notre mission dans la Société technologique où nous sommes entrés.

A Lille, il y a un mois, 550 délégués représentant 140 000 Ingénieurs se sont rassemblés pendant trois jours sur le thème, je cite : « l'Ingénieur constructeur et protecteur du monde de demain ». Ils ont opté pour une organisation plus simple, plus unifiée et plus efficace, en vue, je cite encore « de faire jouer au Corps des Ingénieurs le rôle civique qui doit être le sien. »

D'une manière plus générale, les différentes organisations groupant des professions techniques (beaucoup d'entre elles prennent ce caractère) intensifient leur concertation en vue de mieux assumer leurs responsabilités à l'égard de leurs concitoyens.

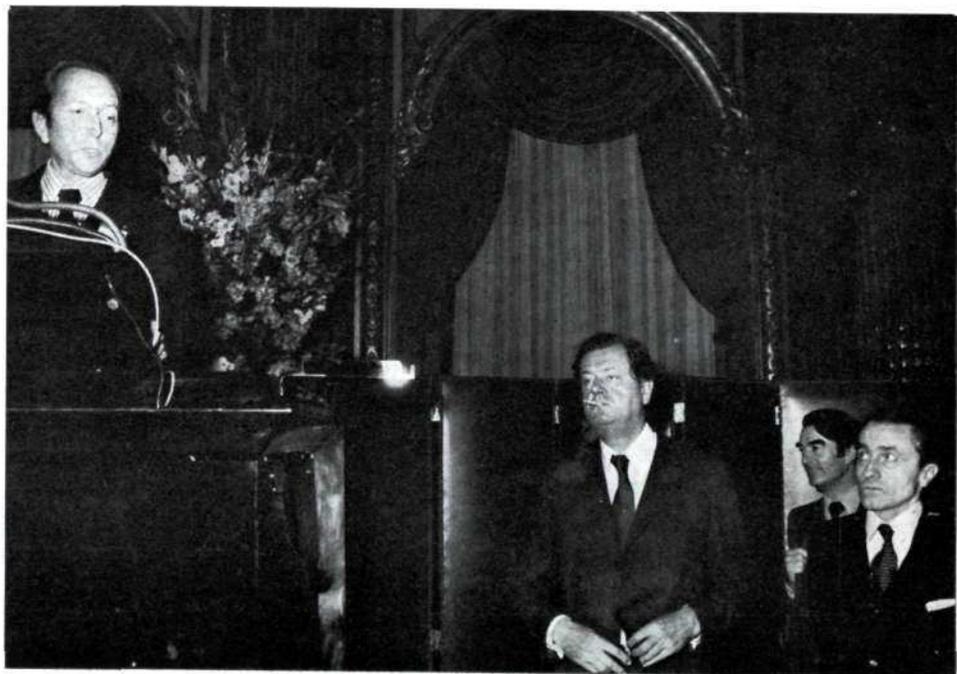
Plus particulièrement pour les Ingénieurs des grands corps techniques de l'État, qu'ils appartiennent encore à la Fonction publique ou qu'ils l'aient quittée, une attitude civique est simultanément un devoir et un comportement naturel. C'est pourquoi, fidèle à sa mission fondamentale de formation permanente de ses membres et aussi à son rôle de « Club de réflexion », le P.C.M. a décidé de participer à l'effort commun en se penchant sur l'adaptation des ingénieurs aux évolutions de la pensée technique contemporaine, considérée comme plus ouverte sur l'extérieur, plus sensible aux réactions de l'environnement, plus « à l'écoute de l'aval », plus à la recherche de l'équilibre, de l'information et du dialogue que celle qui prévalait jusqu'ici.

Dans quelques mois, Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs, nous pensons aboutir à de premiers résultats pratiques.

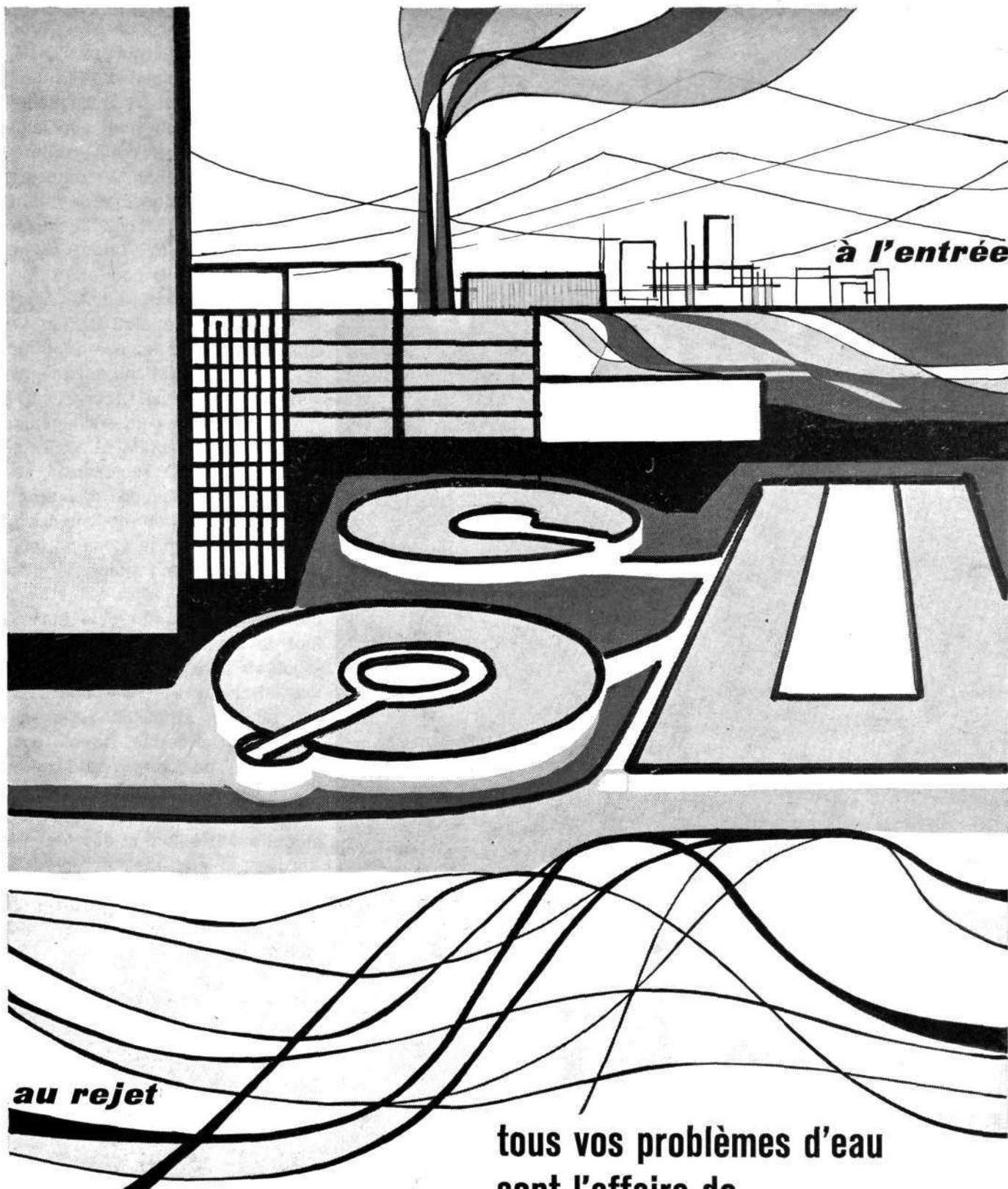
*M. René Mayer est venu accueillir M. Olivier Guichard accompagné de M. Christian Bonnet.*



Photo A. Pevsner



*Le PCM s'est donné depuis deux ans une vocation (...) orientée vers des problèmes qui touchent en réalité à la nature même de notre mission dans la Société Technologique où nous sommes entrés.*



*à l'entrée*

*au rejet*

tous vos problèmes d'eau  
sont l'affaire de

consultez-nous en particulier  
pour vos traitements  
d'eaux résiduaires industrielles

**Degrémont**

183, av. du 18 Juin 1940, 92500 Rueil-Malmaison. Tél. 772.25.05



# Etat, Administration, Société

## Discours de M. Olivier GUICHARD Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme



Photo A. Pevsner

**J**E ne vous cacherai pas mon embarras. Vous formez un auditoire qui n'est ni un syndicat, ni une amicale professionnelle, ni une réunion d'anciens élèves, ni une société de pensée, ni une académie — et pourtant vous êtes un peu tout cela à la fois. S'il est vrai que l'art de l'orateur exige d'abord qu'il sache à qui il parle — vous ne m'en rendez pas l'exercice facile.

Du moins cette sorte d'ambiguïté me donne-t-elle une raison ou un prétexte pour ne pas « parler boutique », et croyez bien que je vous en sais gré. Ce n'est du reste pas un sujet qui nous divise beaucoup — et les soucis que vous avez exprimés sont, aussi vous le savez, les miens.

Si vous le permettez, je m'adresserai à ce qui en vous tous échappe à la fonction, à la catégorie, au masque. Je m'adresserai à l'« honnête homme » qu'est l'ingénieur de notre siècle technique.

Mais mon point de départ sera tout de même la communauté que vous formez, et qu'au XVII<sup>e</sup> siècle on aurait pu appeler un « ordre ».

Si j'emploie à dessein ce terme neu habituel c'est qu'il peut encore servir à la description sociale. Selon l'excellent historien Roland Mousnier, une société qui reconnaît en elle-même une hiérarchie, plus sociale que fonctionnelle, et plus morale

que sociale, une société où certains groupes sociaux, censés détenir des valeurs supérieures, exercent sur l'ensemble un ascendant qui est autre chose que le simple pouvoir est une « société d'ordres ». Non sans paradoxe ni provocation, il juge que la nôtre en est une comme celle de l'ancien régime bien que d'un autre caractère. L'ancien régime s'est ordonné pendant presque toute sa durée autour des valeurs de l'aristocratie militaire même si la féroce compétition pour la première place entre l'épée et la robe l'a précipité dans sa chute. Aujourd'hui, nous dit notre historien, tend à se constituer une société d'ordres technocratiques, où les administrateurs — en prenant ce mot dans son sens le plus large — deviennent les premiers en dignité dans une société dont ils assument la responsabilité.

Comme dans tout paradoxe, il y a dans celui-ci une part de vérité et peut-être, êtes-vous mieux que d'autres disposés à la ressentir. Après tout, si les ingénieurs des Mines sont nés avec la révolution, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été un corps de l'ancien régime avant de participer à la nouvelle société ; j'ai eu d'ailleurs la curiosité de chercher dans l'*Encyclopédie*, la vraie, celle des Encyclopédistes, la définition de l'ingénieur. Celle que j'y ai trouvée

met innocemment le doigt sur ce qui vous place au premier rang de notre société. Je lis :

« Nous avons trois sortes d'ingénieurs. Les uns pour la guerre (...je passe), les seconds pour la marine (... je passe encore), les troisièmes pour les ponts et chaussées, qui sont perpétuellement occupés de la perfection des grandes routes, de l'embellissement des rues, de la construction des ponts, de la conduite et réparation des canaux.

« Toutes ces sortes d'hommes sont élevés dans des écoles, d'où ils passent à leur service, commençant par les postes les plus bas, et s'élevant avec le temps et le mérite, aux places les plus distinguées ».

Ce qui est intéressant dans cette définition, ce n'est pas tant l'énumération des fonctions (encore que l'« embellissement des rues » montre que l'urbanisme faisait dès l'origine partie intégrante du métier) que l'insistance sur la formation et la carrière. Ce sont elles qui détonaient comme une curiosité en un siècle où la naissance et l'honneur comptaient par dessus tout. Ce sont elles qui donnent le ton à notre siècle parce qu'il y trouve satisfaites deux exigences : l'organisation de son aspiration collective à la sécurité et au bien-être, et le respect du mérite personnel, défini par l'intelligence, dernier recours dans la confusion des valeurs spirituelles. Et il est vrai que c'est sur un modèle analogue au vôtre que s'est constituée notre administration, ce premier ordre de notre société, ordre dans lequel vous tenez une place particulière, et qui ne cesse de croître parce que de plus en plus l'administratif et le technique se mêlent et que, plus que d'autres, vous êtes à cette jointure féconde.

Si cette manière de présenter les choses est un peu provocatrice, elle recouvre donc une vérité. Et elle amène à faire quelques réflexions, qui débassent le niveau du langage scientifique, qui est celui de la description, pour atteindre au langage politique, qui est celui de la volonté.

Première réflexion : même si cette présentation exagère la puissance des ordres — celui de la noblesse

militaire dans l'ancienne société, celui de la technocratie dans la nouvelle — elle rend au moins sensible à une évidence oubliée (et même niée par tant d'idéologues) : que dans notre hiérarchie de valeurs, celles qui sont liées à la production ou au commerce des richesses ont *toujours* été subordonnées. Hier aux valeurs de la gloire et de la fidélité. Aujourd'hui à celles du bien public. Moralement notre société n'a jamais été « capitaliste ». Vous en apportez le témoignage.

Ma seconde réflexion sera, elle, pour limiter la portée de cette description. Car elle oublie une différence capitale entre la société d'ordres de l'ancien régime et la nôtre. L'ancien régime était fondé sur la *reconnaissance* des ordres. Notre organisation politique est au contraire fondée sur la négation des ordres. Dans l'ancien régime, hiérarchie politique et hiérarchie sociale se confondaient, au point de rassembler la souveraineté politique dans une famille. Notre Constitution sépare la société et l'Etat. C'est une séparation à mon sens aussi importante qu'une autre plus célèbre. La souveraineté appartient aux citoyens pris dans leur ensemble ; l'Etat ne légitimise pas telle ou telle organisation des corps sociaux ; il est neutre à l'égard des valeurs que porte la société. Grâce à cette séparation, notre siècle est administratif et technique mais il n'est ni bureaucratique ni technocratique.

Aussi, la société peut bien s'ordonner naturellement, reconnaître en elle-même des hiérarchies, la démocratie contrebate cette tendance. Elle est naturellement antihierarchique. Elle met sans cesse en question les pouvoirs sociaux.

Nous vivons donc dans une sorte de dialectique du politique et du social. Le social allant toujours vers la complexité et la hiérarchie. Le politique ramenant sans cesse à l'unité et à la loi de tous. Le social concentrant toujours la puissance au sommet ; le politique remettant sans cesse le pouvoir à la base.

Je crois cette dialectique fondamentalement saine. Pour qu'elle demeure le politique ne doit pas aller jusqu'au bout de son mouvement —

s'il y allait, il détruirait ce que la société apporte de naturel.

Aller jusqu'au bout en effet, c'est se laisser emporter par le mythe de la simplicité sociale et de l'uniformité. C'est poursuivre cette société mythique et transparente, composée de semblables et d'égaux où les fonctions diverses (encore faudrait-il réduire leur diversité au maximum) seraient assumées par des hommes interchangeables.

Quand je dis qu'il s'agit d'un mythe, je n'oublie pas que l'homme est le seul animal qui puisse devenir ses rêves — et certains pensent que cette transformation est en train de se faire en Chine, c'est-à-dire pour un homme sur quatre.

Si nous la refusons c'est que cette conception abstraite de la société aboutit à réduire l'homme à l'idée qu'il a collectivement de lui-même et notre siècle nous a appris que l'imagination collective de l'homme pouvait plonger une société toute entière dans une véritable démence.

Ma troisième réflexion est une suite de la seconde. La diversité sociale, le jeu complexe des communautés qui comprend la société enrichissent ses membres. Et plus la société devient complexe — c'est le cas de la nôtre — plus elle multiplie les communautés où l'individu s'insère, et mieux elle assure sa liberté. Concrètement nous sommes libres grâce à cette multitude d'appartenances — car aucune ne réussit à nous définir. Je suis de cette ville, mais aussi de ce quartier. De ce métier mais aussi de cette entreprise. De ce syndicat mais aussi de cette église. De cette école mais aussi de cette association. De cette famille mais aussi de **cette** patrie.

Autrement dit, la société naturelle nous apprend à la fois l'engagement et la relativité de l'engagement — et du coup à la fois la citoyenneté et la liberté.

Aussi ne suis-je pas choqué de la forte conscience de sa personnalité qu'une communauté comme la vôtre neut avoir. Car il n'y a pas de contradiction entre la réalité féconde de la diversité sociale et l'aspiration à l'unité sociale. Si l'unité au niveau d'une nation a quelque chance d'être



*Moralement notre société n'a jamais été « capitaliste ».*

*Nous vivons donc dans une sorte de dialectique du politique et du social. Le social allant toujours vers la complexité et la hiérarchie. Le politique ramenant sans cesse à l'unité et à la loi de tous. Le social concentrant toujours la puissance au sommet ; le politique remettant sans cesse le pouvoir à la base.*



*L'humilité est la vertu et la sauvegarde des ambitieux...*



*On reconnaît à la droite de M. Olivier Guichard M. Aimé Paquet, alors Secrétaire d'Etat au Tourisme, et M. Jean Perrin, secrétaire général du P.C.M.*

plus qu'une idée abstraite, c'est d'abord parce qu'une communauté sociale toute proche de chacun, famille, école, quartier, aura éveillé le sentiment d'appartenance. C'est parce que la diversité des appartenances aura éveillé au sentiment de leur interdépendance et donc d'une unité supérieure de la société.

Je crois que la société découvre ainsi en elle-même une aspiration à l'unité, à travers sa diversité même qui suppose et appelle une unité supérieure. Et c'est le rôle de l'action politique d'exprimer cette aspiration à l'unité — au delà de la diversité, mais sans la détruire.

Mais je reconnais que les choses se compliquent — et ce sera ma quatrième réflexion — du fait que le premier « ordre » de notre société française se trouve être l'administration de l'Etat ! Où est alors cette séparation de l'Etat et de la société dont je parlais à l'instant ? Ne risque-t-on pas, tout au contraire, une double substitution de l'ordre administratif : à la fois à l'Etat dont il assumerait la responsabilité politique, et à la société même dont il étoufferait la vitalité foisonnante ? De fait, comment ne pas reconnaître que l'émergence de l'ordre administratif est historiquement liée à la perturbation prolongée et du pouvoir politique et des forces sociales ?

Il est de bon ton de déplorer cette situation ou de fulminer contre elle. Larmes et colères à mon sens sont tout à fait vaines. Le roc administratif ne s'en laissera ni attendrir ni briser. Et larmes ou colères dangereuses, car si elles laissent subsister la puissance, elles peuvent abrutir à en ruiner le sens et la justification dans l'esprit et des administrés et des administrateurs eux-mêmes. Or l'administration est porteuse d'un certain nombre de valeurs qui sont celles de l'Etat et le rendent légitime : désintéressement, service du bien public, équité, protection des faibles. Et la clé de la solution est là — comme souvent dans une plus sourcilleuse fidélité à l'origine : de rappeler à l'administration qu'elle n'est pas un corps social comme les autres auquel l'Etat devrait justice et assistance. Qu'elle

n'est pas a fortiori un ordre supérieur aux autres et qui serait lui-même l'Etat — le pouvoir politique n'étant qu'une fiction plaisante, un hochet de pouvoir confié à la vanité des hommes politiques pour entretenir l'illusion des électeurs de vivre en démocratie. Ne nous récrions pas : il y a là de vraies tentations, et en leur cédant, l'administration perdrait sa légitimité. La légitimité de l'administration est dans le service de l'Etat, dans la dialectique du politique et du social dont j'ai parlé tout à l'heure, l'administration est du côté du politique, ne serait-ce qu'en vous donnant une image concrète de ce grand dessein qu'est l'unité sociale.

Pour mieux organiser cette dialectique du politique et du social, nous devons nous appuyer sur ce qu'il y a de volonté d'unité dans la société — et qui ne peut encore une fois s'exprimer et agir que par la démocratie et dans le politique.

Et pour cela il faut décentraliser le contrôle politique. En trouver le bon niveau et la bonne méthode, c'est une entreprise plus salutaire que de multiplier des contrôles internes. Mais c'est une entreprise infiniment plus difficile : décentraliser sans casser l'administration. Ou sans la faire proliférer. Ou sans la rendre tout à fait libre d'elle-même à la faveur d'une dispersion et d'une division des autorités politiques. Décentraliser pour mieux unir et non pour tout diviser. C'est une tâche si elle doit être accomplie pour le bien, qui est la nôtre pour cinquante ans.

Il faut l'aborder avec humilité. Je crois depuis longtemps que l'humilité est la vertu et la sauvegarde des ambitieux ; et comment ne pas être ambitieux quand la responsabilité et les pouvoirs sont si grands ; je ne distingue pas ici politiques, administrateurs ou ingénieurs : nous sommes d'ailleurs tous un peu de tous ces personnages.

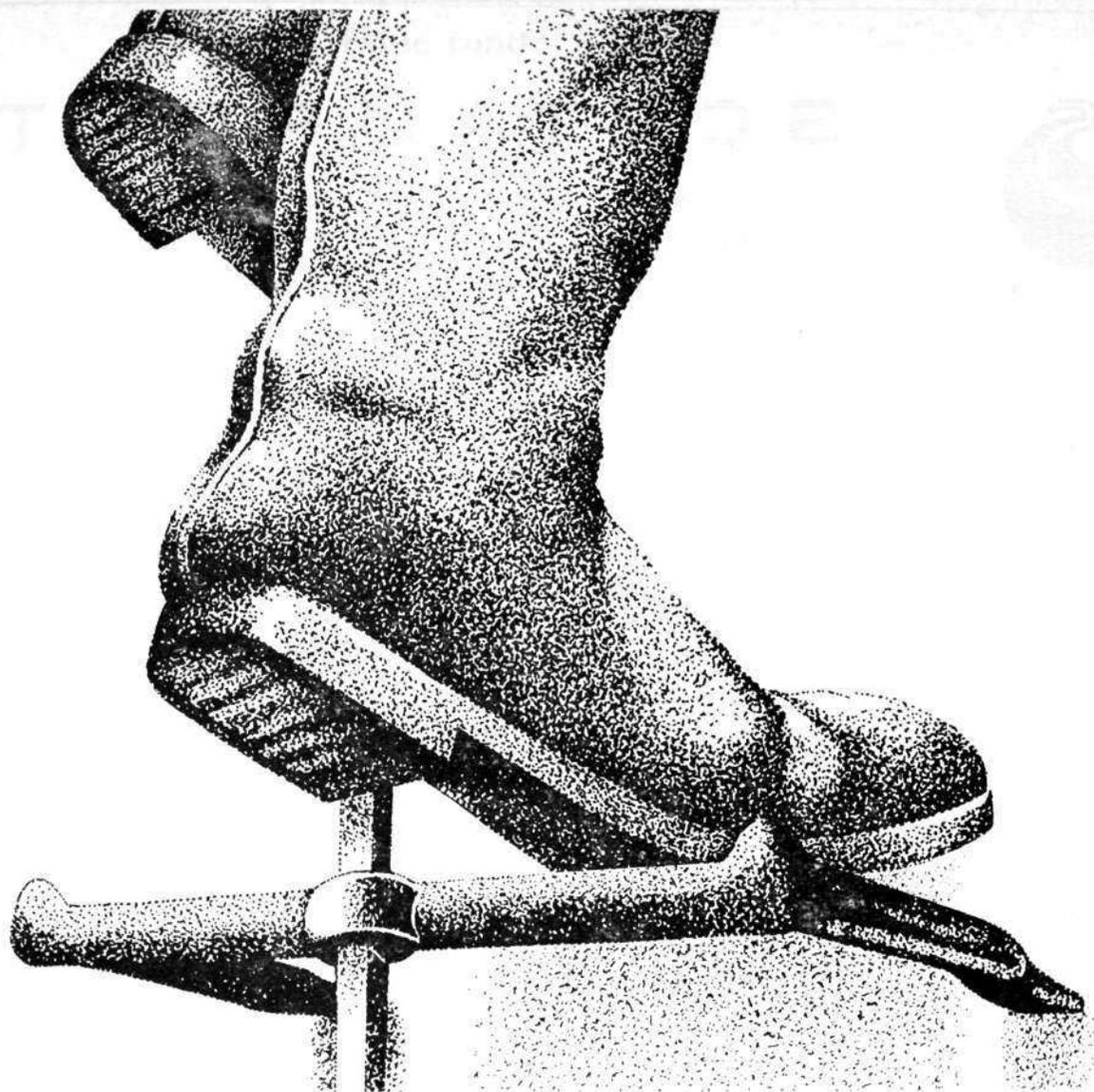
L'homme est un nœud de secrets. Il meurt si on tente de dénouer le nœud. de rendre les secrets transparents. Je ne crois pas vous avoir dit autre chose en parlant de respecter la complexité sociale, de trouver l'unité dans la diversité, de se méfier de la chimère idéologique — j'aurai

pu dire aussi de l'orgueil technique. Dieu merci — et vous y réfléchissez — les machines perfectionnées que notre intelligence a créées nous enseignent peu à peu l'extraordinaire complexité des réalités aux apparences les plus simples. Plus elles maîtrisent de complexité, plus elles en révèlent. Mieux elles servent notre volonté de puissance sur le réel, plus elles mettent en évidence sa limite. Elles ne peuvent intégrer l'incalculable, l'irrationnel : l'ordinateur n'a pas réglé la conduite des soldats dans les sables. Il bafouille sur les prix. Il ne détermine pas la confiance.

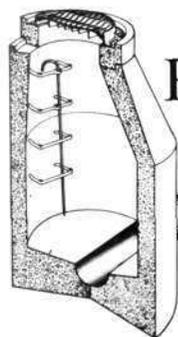
N'était-ce pas du reste l'esprit de l'éditorial publié dans le premier journal des Ingénieurs des Mines — éditorial approuvé par le Comité de Salut Public, le 1<sup>er</sup> vendémiaire an III : « nous suivons l'humble sentier de l'observation. Nous conclurons peu. Nous douterons souvent et nous nous défierons du ton d'assurance qu'il est si facile de prendre et si dangereux d'écouter » ?

Je vous propose, pour terminer, de partager avec moi un sentiment d'humilité en décidant que ce qu'il y a de plus important ce soir, ce ne sont pas nos propos et leurs traces légères, mais l'amitié qui nous rassemble. Nous ne sommes peut-être que cela, une amitié sans rime ni raison. Mais si notre société perdait le sens de ces amitiés, elle aurait vite péri.

C'est pour éviter cette perte que nous avons ce soir réfléchi ensemble.



## le pied sûr !...



en se conformant aux normes du fascicule 70 Pont-à-Mousson S.A. a mis au point un **échelon** pour cheminée d'assainissement. Largement dimensionné, coulé en fonte ductile, il a en plus des butées antidérapantes pour éviter les risques de glissades et de chutes.

Pont-à-Mousson S.A. : les techniques au service de la sécurité.



**PONT-A-MOUSSON S.A.**  
Société anonyme au capital de 369.220.000 F.  
Nancy, 91, avenue de la Libération  
lettres : 4 x 54017 NANCY CEDEX  
téléphone : (28) 53-60-01



# SCETA ROUTE

BUREAU D'ÉTUDES ET D'INGÉNIÉRIE AUTOROUTIER

DIRECTION  
GÉNÉRALE

75, avenue des Champs-Élysées, 75008 PARIS  
Tél. : 225-49-12

## DIRECTION RÉGIONALE DU SUD-EST

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

### ● Agence d'AIX-EN-PROVENCE

La Palette - 13609 AIX-EN-PROVENCE  
Tél. 28.91.71

### ● Agence de NICE

28, avenue de la Californie - 06200 NICE  
Tél. 86.22.68

## DIRECTION RÉGIONALE DU SUD-OUEST

B.P. 1237 - 34011 MONTPELLIER CEDEX  
Tél. 92.87.96

### ● Agence du LANGUEDOC (même adresse)

### ● Agence du ROUSSILLON

6, rue de la Corse - 66000 PERPIGNAN  
Tél. 50.25.72

### ● Agence de MIDI-PYRÉNÉES

Zone industrielle de Montaudran  
Rue Jean-Rodier - 31400 TOULOUSE  
Tél. 80.45.20

### ● Agence d'AQUITAINE

Aérodrome d'Agen - La Garenne  
47000 ESTILLAC - Tél. 66.63.08

## DIRECTION RÉGIONALE DU CENTRE

B.P. 622 - 21016 DIJON CEDEX  
Tél. 32.80.93

### ● Agence de BOURGOGNE

(même adresse)

### ● Agence de CLERMONT

Aérogare d'AULNAT - B.P. n° 1 - 63510 AULNAT  
Tél. 91.71.00

## DIRECTION RÉGIONALE DU NORD

1, rue Froide - 14000 CAEN  
Tél. 86.21.43

### ● Agence de NORMANDIE

(même adresse)

### ● Agence du NORD

60, boulevard de la Liberté - 59000 LILLE  
Tél. 54.27.42

### ● Agence de PARIS

(en cours de création)

## DIRECTION RÉGIONALE DE L'EST

Résidence le Grand Stade  
Rue du Canal de la Marne - 67300 SCHILTIGHEIM  
Tél. 33.05.26

### ● Agence de l'EST

(même adresse)

La politique routière en milieu urbain constitue le thème N° 3 du groupe de Paris de P.C.M.

Celui-ci, sous l'impulsion de P. FLEURY, a imaginé de provoquer la discussion au sein du groupe en ouvrant le dialogue avec des partenaires tels que les élus locaux et des journalistes auxquels des ingénieurs élèves ont demandé de répondre à un certain nombre de questions concernant :

- la politique routière en milieu urbain,
- l'administration a-t-elle une politique ?
- la politique suivie par l'administration diffère-t-elle de celle du pouvoir politique ?
- information du public. Rôle de la presse à ce sujet,
- groupes d'études de P. O.S.,
- les transports en commun,
- l'avenir du centre des villes,
- politique structurante ou politique d'accompagnement,
- que faire avec 20 MF ?

Le résultat de cette enquête a donné lieu à la table ronde que nous publions ci-après. Un seul regret, seul M. Etienne MALLET, journaliste au « Monde », a pu répondre favorablement à l'invitation.

## Table ronde

# la politique routière en milieu urbain

### La place de la politique routière

Le caractère global de la politique des transports en milieu urbain est unanimement reconnu, mais la politique routière instrument essentiel de l'urbanisation occupe une place privilégiée.

FELIX. — Il ne peut pas y avoir d'objectif propre à une politique routière en milieu urbain, la politique des transports est un tout découlant d'un certain nombre d'objectifs dont l'organisation routière n'est qu'un des aspects. La politique routière urbaine doit être insérée dans une politique de l'ensemble des moyens de déplacement, elle-même insérée dans la politique globale de restructuration et de développement urbain.

M. MAYER. — Vous considérez que la question est mal posée.

M. FELIX. — Exactement.

M. MAYER. — C'est probablement parce que vous voyez les choses de cette manière que vous vous êtes mis d'accord, à trois Directions, pour préparer le VII<sup>e</sup> Plan non pas en investissements routiers, investissements de transport en commun, mais de façon globale. Vous avez lancé les services extérieurs dans un exercice assez périlleux : se demander ce qu'il faudrait comme transports dans une ville, et ensuite distinguer ce qui revient à la voiture ou aux transports en commun ?...

M. FELIX. — C'est cela ; mais cet exercice est placé dans un cadre plus général qui est celui du schéma directeur d'aménagement et d'urba-

nisme, et de lui doit découler, dans les logiques de cette circulaire, une certaine vision des transports à moyen terme, vision qui doit être cohérente avec le plan de développement urbain que propose le schéma directeur, et à partir de cette vision doit s'organiser la politique routière, la politique des transports urbains, enfin, toute la politique des transports.

M. ARNAUD. — Toutes les personnes interrogées ont en effet conscience que le problème routier en milieu urbain fait partie de l'ensemble de l'urbanisme politique, ce qui est moins clair c'est la nature des rapports entre politique routière et mise en POS (plan d'occupation des sols) de la ville. Les interactions SDAU (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), POS plan de transports sont encore mal perçus par le public. Certains ont su dire dans les interviews qu'ils voyaient bien qu'il fallait opter en fonction d'une forme de ville pour certains transports. Ce n'est pas seulement placer les transports dans le cadre d'un urbanisme préalablement décidé, c'est se rendre compte qu'on ne pourra pas faire n'importe quel urbanisme et que le schéma pourra ou ne pourra pas se réaliser selon l'adéquation des transports que l'on a prévus.

La politique routière est un moyen de faire la ville, mais aussi un moyen de ne faire que certains types de villes.

## L'Administration a-t-elle une politique ?

M. FLEURY. — La deuxième question était de savoir si l'administration avait une politique, si elle devait en avoir une, ou plutôt si elle ne devait pas s'efforcer d'élaborer une méthodologie au service des collectivités locales qui, elles devraient mener cette politique. En termes clairs, est-ce que nous ne devons pas, nous fonctionnaires signaler aux « politiques » les possibilités techniques et leur donner les outils nécessaires pour faire les choix de leur politique.



M. Fleury

M. MAYER. — Je m'inscris toujours en faux contre la fameuse affirmation selon laquelle le politique conçoit et le technicien exécute. C'est un schéma un peu simpliste dans lequel il entre pas mal d'hypocrisie. Pour moi le technicien indique au politique le domaine de possibilité et le politique se résout à agir à l'intérieur du faisceau détenu par le technicien. En fait il y a une dialectique.

M. ARNAUD. — C'est une autre forme de la dialectique entre la route et la ville. Le technicien, par l'étude, certaines expériences, s'efforce de fournir des solutions spécifiques; il incarne la technique (routière). Le politique examine ces propositions en les replaçant dans une vision globale: il incarne la cité.

Ce qui apparaît alors, malheureusement, c'est une insuffisance d'information quant à ce qu'on pourrait appeler « la politique de l'Administration ». Les hommes que nous avons rencontrés gardent l'impression d'une administration « naviguant au fil de l'eau ». Ils ne mesurent pas l'énorme effort de conceptualisation qu'il a fallu faire pour « hisser » le problème de la technique routière en milieu urbain.

M. FELIX. — L'administration a

mis quelque temps à définir sa doctrine. Elle vient de la diffuser.

M. MALLET. — En tout cas, cela ne se traduit pas suffisamment concrètement sur le terrain pour que l'opinion s'en rende compte. La politique routière menée dans la ville, c'est celle d'une politique de l'Administration, de techniciens qui tracent des routes très classiques, c'est la voie express qui casse la ville en deux, qui détruit le quartier ancien au plus court, c'est ça l'image de marque, il n'y a pas de doute !

M. BIDEAU. — Ayant terminé la partie civile de ma carrière en région parisienne, j'ai en effet été sensibilisé depuis pas mal d'années à cet aspect des choses, ce qui m'a fait au départ réagir un peu dans notre groupe quand j'ai vu le sujet: politique routière en milieu urbain. J'ai proposé d'étendre nos réflexions à la politique des transports et du stationnement. Il est exact que même lorsqu'en 1970 on a préparé le VI<sup>e</sup> Plan routier en milieu urbain, les choses se sont passées comme vous venez de le dire, et ce fut ma surprise de constater que depuis les premières années 60 jusque vers 70, les projets qui nous venaient des services étaient encore des projets de techniciens de la route, sans plus. Il se trouvait que les routes étaient en milieu urbain, mais elles étaient conçues et présentées dans la plupart des cas comme en milieu rural.

Tout l'effort a tendu, depuis deux

## La politique suivie par l'Administration diffère-t-elle de celle du Pouvoir Politique

M. FLEURY. — Ceci nous amène au troisième thème.

La politique suivie par l'administration diffère-t-elle de celle du pouvoir politique ?

Il est apparu dans certaines D.D.E. qu'il pouvait y avoir à certains moments, sur des hypothèses de développement de l'agglomération, et en particulier dans les Groupes d'études du P.O.S., certaines divergences.

C'est vraiment au niveau des P.O.S. que se définit le droit et la possibilité de construire, que les élus locaux se sentent plus directement engagés vis-à-vis de leurs électeurs.

Le clivage consiste essentiellement dans le fait que les élus locaux ont

ou trois ans, à changer la mentalité des projeteurs. Effectivement, ceci ne se traduit pas encore dans les faits car les documents méthodologiques nouveaux sont récents; mais ils sont bien établis dans l'esprit nouveau qui a conduit l'administration à mobiliser simultanément trois ministères, Transports, bien sûr, Equipement et Intérieur.

Nous espérons que cet effort de l'administration sera bien compris, et aussi bien compris dans l'autre sens suivant; on l'a dit, mais j'y reviens: il s'agit d'une méthodologie; il ne s'agit pas d'imposer aux collectivités locales la manière de concevoir leur ville de telle ou telle façon; nous leur donnons une « boîte à outils » en leur disant:

Selon l'idée que vous pouvez vous faire de la ville et de son développement, prenez garde aux répercussions sur les transports; nous vous apportons une série d'outils qui vous permettront d'apprécier les interactions diverses entre urbanisation et transports, qui peut-être vous amèneront à modifier vos idées initiales sur le développement de la ville. Il faut pour cela qu'il y ait dialectique entre vous, les « politiques », et nous, les techniciens.

M. ARNAUD. — Il appartient aux techniciens d'informer le politique sur cette dialectique et sur le fait qu'en raison des contraintes de temps et d'argent on ne pourra pas faire toutes les villes telles qu'on voudrait. Ceci n'est peut-être pas encore bien saisi.

plutôt tendance à avoir une politique d'accompagnement, une politique au jour le jour alors que l'Administration aurait plutôt tendance à avoir une politique plus structurante et à plus long terme. L'échec de la politique de rénovation conduite à un moment donné illustre ce genre de difficultés.

M. MALLET. — Vous parlez en fait de l'opposition entre le court terme et le long terme, mais n'y a-t-il pas un clivage plus profond ?

M. BIDEAU. — L'un au moins des élus interviewés l'a dit: l'administration a une politique, mais les élus manquent de courage pour l'appliquer. Entre le long terme et le court terme, effectivement, il y a une diffi-

culté un peu de fond : l'administration a pour elle l'éternité, si l'on peut dire, les hommes passent, mais l'administration reste. Les élus, quant à eux, sont sûrement gênés par le sentiment qu'après tout ils ne sont élus que pour six ans ; quand on leur demande, ce qui est le cas, de réfléchir « à dix ans », pour la programmation par exemple, il y a une difficulté qui a été ressentie par certains interviewés.

M. Bideau



M. MALLET. — Je suis peut-être un peu impressionné par un exemple que j'ai vécu tout récemment à Toulouse avec le canal du Midi. Le vieux projet de l'Administration est parfaitement justifié, sur le plan de la voirie, de l'automobile, etc..., mais n'a pas l'acceptation du Maire qui dit non, et non pas pour des raisons de conjoncture politique immédiate ou électorale, mais il estime qu'une autoroute dans une ville, cela fait sauter des arbres, il a dit, non, non et non.

M. ARNAUD. — L'opposition court terme, moyen terme est une expression. Elle définit mal le clivage. Le technicien entend souvent l'homme politique, en fonction du court terme, mais aussi d'une vision globale ; c'est un moment de la négociation politique, avancer des opinions que la technique considère contradictoires. Mais le technicien ne peut pas résoudre de telles contradictions : maintenir la vitalité du centre de Toulouse et ne pas faire une voie d'accès rapide, voilà une chose que le technicien ne peut pas faire.

M. FLEURY. — Certains élus ajoutent que la politique de l'Administration est élaborée par les élus et les services de l'Administration et que ceux-là marchent très bien.

Lorsque les options claires sont définies par le pouvoir politique, l'Administration les suit respectueusement. Il y a bien une espèce de

définition des objectifs au départ qui, dans certains cas, manque.

M. MALLET. — Souvent les élus ne définissent pas du tout leur politique.

M. FLEURY. — A cause de la dialectique qui se crée entre les services techniques et le pouvoir politique à la longue, parce que les hommes politiques ne peuvent pas dire indéfiniment, Non, à toutes les solutions qui sont proposées. A force d'essayer de résoudre certains aspects du problème contradictoire, on finit par aboutir à des cercles complets qu'il faut donc briser.

M. GRESSIER. — Pendant longtemps, l'Administration qui devait fournir aux maires une panoplie d'outils ne l'a pas fait, et a considéré que le projet présenté, en général purement routier et non pas un projet d'urbanisme, allait de soi, avec sa justification qui était réelle d'ailleurs, mais ne comportait pas de variante ni de véritable intégration au site.

Pour prendre l'exemple de Toulouse, c'est assez délicat, parce qu'il y a le problème de l'attachement des Toulousains au canal pour des raisons affectives entre autres. On peut se demander si, avec d'autres projets, on ne pourrait pas faire quelque chose de très intéressant à Toulouse, et probablement meilleur que l'environnement actuel du canal. Cela mériterait d'être étudié.

Ce que je veux dire, c'est que si l'affaire avait été présentée différemment, au lieu d'être présentée comme un projet d'autoroute toute simple, les réactions des uns et des autres auraient été différentes.

M. MALLET. — Dans un second temps, on avait essayé de ne plus détruire les arbres qui longeaient le canal, de faire des petites rigoles, des bacs de fleurs, on avait essayé d'habiller un peu le projet pour mieux le faire « passer ».

M. BIDEAU. — Ce n'était que de l'habillage. Ce n'était pas une conception architecturale et globale du projet inséré dans le site.

M. BRUNET. — A Toulouse, on n'est pas dans le cas où des techniciens peuvent dire : « Si vous ne faites pas cela, le centre va crever ».

A Toulouse, on n'en est qu'au début, on n'a pas étudié toutes les solutions possibles. Dans ces discussions-là, il faut compter beaucoup sur le facteur temps. Il faut plusieurs

années avant d'arriver à pouvoir affirmer un diagnostic qui soit valable sur une ville, sur les problèmes de circulation, de desserte du centre, et en particulier à Toulouse, on n'en est pas encore là.

M. GRESSIER. — Il faut étudier des solutions alternatives, de façon honnête et c'est important.

M. MALLET. — On va prendre des mesures, on va faire en sorte que la politique de développement des bureaux soit freinée dans le centre et développée autour, il y a une tentative globale, et c'est ce genre de réponse qu'il faudrait proposer en l'état actuel des choses, et c'est très peu souvent le cas ; mais en même temps, l'Administration a tendance à s'accrocher à son projet de canal qu'elle étudie depuis X temps et voudrait le voir déboucher. Mais elle n'a pas étudié de solution de remplacement.

M. BRUNET. — Je connais un peu la question de Toulouse, avant deux ans, on ne pourra rien dire. Les solutions alternatives, on commence à peine à entrevoir ce qu'elles pourraient être. Avant qu'on puisse porter un diagnostic, il faut plusieurs années.

M. FELIX. — Un des mérites des études d'urbanisme et du schéma directeur, est d'avoir obligé dans les commissions locales les élus à un dialogue et une réflexion sur le long terme avec l'Administration. La préparation du VII<sup>e</sup> Plan doit, dans notre esprit, être aussi organisée de la même façon, c'est-à-dire dans le sens d'une discussion avec les élus responsables de l'agglomération et autant que possible en utilisant diverses formes de concertation, comme celles des commissions locales, SDAU. Cela obligerait les responsables politiques locaux à se poser, au moins, ce problème de l'organisation de leur ville à long terme.

M. GRESSIER. — Je ne suis pas d'accord, parce que les S.D.A.U. ont un aspect extraordinairement trompeur. On discute dans les S.D.A.U., on a fait des études de transports relativement simples, et on le veut tel, mais certains élus, et peut-être des gens de l'Administration ne se rendent pas toujours compte de la portée d'un tracé routier, dégrossi au niveau d'un S.D.A.U. Mais lorsqu'on arrive ensuite au plan d'occupation des sols, et que là, les élus voient, parcelle par parcelle, les em-

prises nécessaires pour les échangeurs, la section courante, la coupure que cela fait dans le quartier, la rénovation nécessaire, etc..., en général, la musique n'est plus la même, et des gens qui ont voté le S.D.A.U. comme un seul homme disent : « Cette voie est prévue au S.D.A.U., et il faut la mettre au P.O.S., et ils rechignent. Il y a une dialectique à avoir, il faut éveiller l'attention sur les impacts réels du S.D.A.U. au plan de l'urbanisation des différents quartiers.

M. ARNAUD. — Si l'on considère les études de caractère global comme un moyen d'autoformation de tous les partenaires qui y travaillent, il n'y a évidemment aucun doute que les études de S.D.A.U., la préparation du Plan sont autant d'occasions d'amener les partenaires à se rendre compte des relations qu'il y a entre les décisions qu'on peut prendre dans différents domaines. Sans faire un appel excessif à l'analogie, il faudrait, aussi bien pour le public que les élus, faire sentir la dimension historique du problème. J'appelle dimension historique le fait qu'on sera passé dans ce siècle de la charrette à l'automobile, que cela n'aura duré qu'un siècle dans l'histoire de l'humanité, mais suppose d'énormes transformations que ceux qui vivent la mutation ne sentent pas encore.

Pour le faire sentir, je dis : voyez les villes du moyen-âge avec leurs ruelles tracées pour la marche à pied et la mule. Je ne doute pas que si on avait fait des réunions de concertation vers l'an 1500, à l'époque de la généralisation des transports sur charrette, pour savoir comment aménager la circulation et percer de nouvelles rues dans la vieille ville, les gens auraient dit : « c'est impossible ». Comme on ne l'a pas fait, la ville s'est étendue en fonction d'atellages qui demandaient des places, des avenues, et toute la ville tracée après les années 15-1600 l'a été sur le nouveau modèle. Ce n'est que deux siècles après qu'on est revenu pour savoir ce qu'on pourrait faire pour la très vieille ville qui n'était pas conçue pour la circulation de l'époque.

Je crois que cet exemple, sans vouloir en tirer des conclusions formelles, laisse à penser qu'on va discuter longtemps sur ce qu'on fait dans la ville actuelle pour y permettre certains déplacements automobi-



M. Arnaud

les. On ne le réalisera que marginalement. Dans un siècle peut-être, le transport automobile aura fourni à la périphérie de la ville actuelle sur des superficies quatre à cinq fois supérieures, des formes urbaines nouvelles.

L'opinion a besoin d'être informée de cette échelle spatiale et temporelle.

M. DOULCIER. — Je ne sais pas si, dans les réalisations nouvelles, il y a tant de choses fondamentalement différentes de ce qu'on voit dans les anciennes.

M. ARNAUD. — Si on appelle réalisation nouvelle les rues des quartiers nouveaux, je réponds non. Mais si on compare le réseau autoroutier de rase campagne à l'approche des villes avec ce qu'il était au début du siècle, et ce qu'il sera à la fin du siècle, c'est une chose tout à fait différente.

M. FELIX. — C'est à la fois curieusement pessimiste et utopique.

Pessimiste, parce qu'au fond, à long terme, vous déniez tout rôle à nos villes actuelles ; utopique, parce que je me demande si vous ne présumez pas une faculté d'adapta-

tion de l'animal humain, qui n'est pas si certaine que cela. Ce qui arrive à Toulouse, et peut-être dans d'autres exemples, montre que finalement, il y a un certain nombre de valeurs auxquelles les gens sont attachés, peut-être à tort, je ne porte pas de jugement, quant à la forme de leur ville, et que le véritable problème, comme on l'a dit tout à l'heure d'ailleurs, c'est en effet de faire un compromis entre ces valeurs, d'une part, et d'autres valeurs qui sont peut-être antinomiques.

M. BRUNET. — Ils sont tout autant attachés à la voiture, même plus parfois.

M. DOULCIER. — Les villes ont une vie bien plus ferme que cela. Ce n'est pas vrai que Toulouse sans autoroute ou Paris sans voie de berges mourra, Paris vivra quand même. Autrement...

M. ARNAUD. — Autrement, c'est la seule chose. La ville nouvelle, la ville des nouvelles extensions sera très différente de la ville actuelle, cette ville actuelle aura par rapport à l'ensemble une fonction différente, elle aura évolué de façon continue, sans qu'on s'en inquiète excessivement.

M. DOULCIER. — Le risque c'est que les berges de la Seine et les arcades de la rue de Rivoli ne soient pas en parfaite santé dans deux siècles que l'on ai fait ou non des voies rapides, même et surtout si on ne fait rien.

M. ARNAUD. — C'est ce que pensaient les gens du Marais il y a trois siècles avant qu'il se transforme en taudis.

## L'information du public, rôle de la presse à ce sujet

M. FLEURY. — L'information doit-elle passer par le canal des élus locaux, peut-elle passer directement de l'Administration, de ses fonctionnaires à la Presse ? Quel peut être le rôle de la Presse à ce sujet ?...

Les opinions sont très diverses. Il y a tout ce qu'on veut en matière d'information du public. Certains maires, autocratiques, prétendent que la seule information relative à la ville ne peut passer que par l'intermédiaire du maire, et que tout ne peut pas être dit au public.

D'autres, au contraire, estiment

que l'information est plutôt un problème de concertation, de temps que les gens acceptent de consacrer pour s'informer sur tel ou tel sujet, et c'est plutôt un problème de moyens que de fin.

M. MAYER. — Et le journaliste ?

M. MALLET. — Le journaliste cherche à être informé le plus largement possible par tout le monde. Il souhaite, c'est sa tâche, de pouvoir rencontrer plus souvent des fonctionnaires, que les cartes soient mises sur la table sans qu'il y ait

d'arrière-pensée, que chacun joue le jeu.

Dans le domaine de l'information, les responsabilités doivent être partagées des deux côtés. Il est vrai que souvent la conversation n'est pas à hauteur de but. De même qu'il y a des fonctionnaires qui sont trop timides, pas assez courageux parce qu'ils croient qu'il faut l'être. Il faudrait que chacun s'exprime plus nettement. Il s'agit de savoir quel est le rôle de l'information dans notre société française actuelle, et il n'est pas facile d'y répondre, c'est un problème qui me semble plus général. Il y a une chose évidente, c'est que cela ne va pas, les rapports sont contractés et méfiants, c'est un peu le règne de la crainte, des coups bas.

Dans le métier de journaliste, on est sans arrêt en train d'essayer d'avoir des informations simples, de discerner des choses très évidentes, et on n'y arrive pas.

Je n'accuse pas, je ne jette pas la pierre sur les gens qui ne nous ont pas informés parce qu'ils peuvent avoir de bonnes raisons, et il y a souvent de bonnes raisons pour informer ou ne pas informer, mais il y a des limites.

En contrepartie, il serait normal de requérir de la part du journaliste une discrétion certaine, car notre métier n'est pas de mettre des gens dans l'ennui, ou de faire capoter un projet. Et si le journaliste ne le comprend pas, il a tort.

De même si un projet important est en préparation, même sur le plan législatif, ce n'est pas notre travail, sous prétexte d'être les premiers à parler de l'exclusivité, de le sortir à tout prix. Notre travail est d'informer les lecteurs et non pas faire capoter des projets. Ce n'est pas toujours facile parce qu'on est soumis à la concurrence d'un milieu qui n'est pas facile.

Si je fais aussi de mon côté un examen de conscience, la profession des journalistes a encore beaucoup à faire.

M. MAYER. — Nous avons essayé de « décrisper » les rapports qu'il y avait entre nous, on est arrivé déjà à un résultat, on peut espérer qu'on arrivera à des contacts généralisés entre les journalistes et les techniciens, parce qu'on est à la merci de choses qui sont souvent très ennuyeuses, car après tout, on peut en arriver à compromettre une carrière

par une indiscrétion quelle qu'elle soit. Et si je ne pense pas que cela pourra être jamais absolument cartes sur table, il pourra y avoir suffisamment de rapports personnels pour qu'on s'éloigne très vite de la situation crispée que nous avons connue qui consistait de la part des journalistes à dire : « Vous, ingénieurs des Ponts, vous ne demandez qu'une chose : pouvoir imposer une décision en donnant le moins d'explications possibles ». Ou des ingénieurs des Ponts disant : « S'il y a un journaliste, je ne viens pas ».

M. BIDEAU. — A la suite de ces contacts que vous avez réussi à établir de manière bénéfique entre ce petit groupe de fonctionnaires techniques et des journalistes, est-ce que la philosophie, les idées générales que vous avez pu en dégager en commun se sont répandues dans les services locaux ? Est-ce que ces orientations nouvelles sont maintenant suffisamment diffusées dans les services pour que sur le terrain, avec les hommes et devant les problèmes concrets qui se posent dans les villes, l'information passe mieux ?



M. Mayer

M. MAYER. — Il y a des règles très simples : donner une information à cinq ou six journalistes dont on est très sûr, de préférence parisiens car les gens se connaissent moins entre eux.

M. BIDEAU. — Avec des journalistes d'une grande ville, la question se pose sans doute moins.

M. MALLET. — Sans compter qu'il faut beaucoup se méfier dans les petites villes car le maire est souvent derrière le journaliste local : la situation est plus difficile pour les journalistes.

M. PLOUGOULM. — Vous posez là le problème de l'organisation de l'indépendance des journaux.

M. MAYER. — C'est vrai, il y a une tendance chez certains élus à

monopoliser ou politiser l'information. L'information est du pouvoir.

M. BIDEAU. — Le maire d'une grande ville a dit nettement dans son interview : c'est mon affaire, je diffuserai l'information au moment opportun et de la manière la plus convenable, et à qui je devrai la donner.

M. BRUNET. — Il y a aussi le public, j'ai été assez inquiet de voir dans les opinions émises par une des personnalités interviewées, que les gens trouvent qu'ils participent bien suffisamment quand ils votent. Ils sont intéressés par les élections, et après, ces problèmes ne les concernent plus du tout. Alors, on peut se demander si les gens qui émettent une opinion au sujet des autoroutes par exemple, ne sont pas ceux qui sont le plus directement concernés, les riverains par exemple, et qui, en général, sont contre ; en ce cas, ils ont une position intéressée qu'on peut considérer comme relativement particulière encore que l'intérêt général est une chose dont on pourrait discuter à perte de vue. On se demande aussi si l'attitude des fonctionnaires qui se savent les défenseurs de l'intérêt général, n'est pas de considérer qu'il ne faut pas trop s'attarder à cette sorte d'opposition parce que les gens qui s'opposent ainsi à leurs projets sont représentatifs d'intérêts particuliers.

M. FLEURY. — Je pense que le problème qui pourrait exister de ce côté-là, c'est que les gens sont ignorants de leurs droits. On ne les informe pas de leurs droits, et leurs droits changent au fur et à mesure que la société se complique.

Lorsqu'on informe correctement l'opposant, en général, l'opposition tombe. A partir du moment où l'intéressé est bien au courant des droits qu'il peut faire valoir — c'est le cas à propos des expropriations — l'opposition est beaucoup moins virulente.

M. MALLET. — Peut-être est-ce parce que vous savez bien leur donner la pilule, et ce n'est pas forcément parce que vous avez raison.

M. FLEURY. — C'est parce que les gens ont peur. Ils ont peur de l'Administration, parce qu'ils ne savent pas ce qu'elle peut faire. Quand ils savent ce que eux, peuvent demander et obtenir, quelles sont les voies de recours, il y a beaucoup moins d'oppositions.

M. BRUNET. — En milieu urbain, il n'y a pas seulement les expropriés futurs qui peuvent être des opposants, il y a surtout les riverains qui vont rester sur place et qui risquent de subir les nuisances de l'infrastructure qu'on va construire ; de toutes façons, ils sont perdants dans l'opération. Je ne vois pas comment on peut les convaincre.

M. DOULCIER. — S'ils sont perdants, plus ils seront informés, plus ils seront opposants. Cela me semble un peu hors du sujet, ceux qui sont lésés sont nécessairement contre, qu'on les informe ou non : c'est du domaine de l'indemnisation et de la réparation si elle est passible des préjudices humains.



M. Mallet

M. MALLET. — Dans quelle mesure est-ce que ce sont seulement les personnes lésées qui s'expriment ?

Prenons un exemple assez concret, les tours à Paris. C'est un problème qui sensibilise les gens immédiatement, non pas les intéressés, mais l'ensemble des Parisiens. Je suis sûr qu'une affaire comme l'aménagement du Vieux Port à Marseille, ne touchera pas seulement les sociétés nautiques installées autour du Vieux Port, mais tous les habitants de Marseille. Et il y a de plus en plus de problèmes concrets de ce genre. Je ne crois pas que ce soit seulement parce qu'un intérêt privé ou particulier est mis en cause.

M. BRUNET. — Il y a de plus en plus d'associations de défense pour ceci pour cela, pour tel site, tel monument, c'est à la mode. Je pense aussi que cela correspond à une sensibilisation des gens, mais une sensibilisation assez épidermique, et souvent, on ne va pas au fond des choses. Et cela peut, parfois être un alibi pour ne rien faire.

M. MALLET. — Il faudrait élargir la notion d'intérêt particulier pour

connaître les réactions que suscite le projet, elles peuvent exister, et on ne peut pas simplement réduire un mouvement de mécontentements à un mouvement d'expropriation.

M. BIDEAU. — La masse de ceux qui sont finalement pour, ne s'exprime pas.

M. BRUNET. — Pour la clarté du débat, l'Administration aurait intérêt me semble-t-il à localiser les sujets de mécontentement et avoir en face de soi des groupes de pression ou des groupes d'intérêts qui soient bien localisés et exprimés, et qu'on les connaisse.

M. PLOUGOULM. — Etes-vous si sûrs que la masse silencieuse soit

inévitablement en faveur du projet ? Est-ce qu'elle sait seulement qui réellement détient l'information ?

M. DOULCIER. — Il y a diverses qualités de l'information. Par exemple dire qu'une autoroute passant ailleurs qu'à tel endroit aurait cinq ou six kilomètres de plus en longueur correspond à une perte de temps cela ne passe pas, ce n'est pas ressenti, on ne ressent que la fluidité de la circulation.

M. PLOUGOULM. — Parce que les gens ne sont pas informés et ne peuvent par conséquent distinguer entre une information partielle et partisane et une information globale et plus objective.

## Les transports en commun

M. FLEURY. — Il semble qu'il y a une question nette : les transports en commun ne peuvent pas être gratuits, la gratuité étant une assistance et ne pourrait apporter aucune amélioration.

M. BRUNET. — Est-ce un problème important ? Du moment qu'ils ne sont pas gratuits mais déficitaires, ils sont très largement subventionnés. Ce n'est pas la loi du marché qui règle le développement des transports en commun et finalement qu'ils soient gratuits ou subventionnés, cela revient à peu près au même.

M. FELIX. — Pas du tout.

M. DOULCIER. — Que les transports en commun soient gratuits à Paris, qu'est-ce que cela peut faire ? Leur concurrent le transport individuel est extrêmement onéreux, la marge est grande. Quitte à augmenter beaucoup les prix, c'est la qualité, la dignité qu'il faut aussi rechercher.

M. FELIX. — Très probablement, l'usager habituel du transport à Paris pourrait supporter un prix de base beaucoup plus élevé, d'autant plus qu'il existe tout une série de systèmes, tels la carte de travail, etc., qui atténue le prix du billet.

A mon avis, la gratuité risque d'être la porte ouverte à une dégradation du service. On ne contrôle plus du tout ce qu'on ne paye pas. C'est plus difficile de contrôler ce qu'on ne paye pas, et à la gratuité s'associent dangereusement des images, comme l'assistance publique, etc...



M. Félix

Quant aux charges financières que les transports en commun font supporter aux collectivités, il faut dire qu'on n'a jamais fait de bilan global de ce que coûtent les déplacements à la collectivité. C'est tellement difficile, que le calcul économique n'a pas été abordé. Il y entre tellement de facteurs, tels que les coûts externes, les nuisances et d'autres.

Ce qui fait que je crois qu'il faut s'habituer à l'idée que dans les grandes villes, il est normal que les transports en commun soient déficitaires et qu'ils supportent une subvention de la part de la commune ou de la communauté.

Il faut s'habituer à l'idée que dans toutes les villes européennes, il en est ou il en sera ainsi, et nous en prenons aussi le chemin en France, cela fait partie des choses qu'il faut considérer maintenant comme normales.

M. BRUNET. — Pourquoi ne pas aller à la subvention totale à ce moment-là ?

M. PLOUGOULM. — Le transport

en commun gratuit ne serait-il pas, à la limite, perçu comme une injure à l'automobiliste ? ou au contraire, est-ce que se ne serait pas une forte sollicitation à réduire l'utilisation individuelle d'un véhicule ?

M. FLEURY. — Avec les infrastructures gratuites, n'est-ce pas une injure à l'usager du transport en commun. On peut retourner la discussion

M. MALLET. — Qui vous dit que dans quatre ou cinq ans, par exemple, même si les transports sont gratuits, les gens se comporteront parfaitement bien, et auront le respect du service public ?

M. FELIX. — Ce n'est pas au niveau de l'usager mais du responsable du service.

M. MALLET. — Mais il coûtera quelque chose à la collectivité.

M. GRESSIER. — Cela m'étonne de vous entendre dire ça.

M. MALLET. — Je le dis parce que j'ai changé d'avis aussi, après avoir été pas très loin de Toulouse, dans une petite commune qui s'appelle Colomiers.

M. FELIX. — Ce n'est pas un service de transport en commun.

M. MALLET. — C'est très frappant de voir la spontanéité et ces gens qui empruntent ces cars gratuits.

A la limite, je me demande si les gens qui empruntent ces services, et les gens qui gèrent ce service ne sont pas meilleurs gérants et meilleurs administrateurs de leurs services de transport, parce qu'il est gratuit que ceux de Toulouse ou Grenoble.

M. GRESSIER. — Cela m'étonne beaucoup de vous entendre dire cela. Pour prendre un exemple qui n'a rien d'analogique, prenons l'exemple du journal « Le Monde ». C'est un journal bien connu, qui a toujours refusé de faire tous abonnements étudiants, et qui refusent systématiquement à M. SAUVAGEOT de faire des articles particuliers, de faire des distributions gratuites du journal dans les hôtels, etc... arguant que vous n'avez un bon service que quand on le paye. Je crois que c'est vrai.

M. MALLET. — Parce qu'on est dans un régime de concurrence, et la Presse vit dans ce régime de concurrence.

M. GRESSIER. — C'est que, finalement, les gens doivent s'habituer

à payer pour avoir un service correct.



M. Brunet

M. BRUNET. — Alors, si on fait des autoroutes urbaines, il faut faire payer aux usagers les infrastructures ?

M. GRESSIER. — Il faut que ce soit les gens effectivement bénéficiaires du service qui payent. On peut se demander s'il ne faudrait pas avoir un tarif plus près de la vérité des prix et plus réel, dans la région parisienne, en en faisant supporter la charge qui convient, en particulier aux employeurs, c'est ce qui commence à se faire. On pourrait peut-être en faire supporter plus compte tenu qu'ils sont installés dans la région parisienne, avec un marché de main-d'œuvre énorme, pourquoi laisser le ticket à 0,80 quand on pourrait le payer 1 F 50.

M. FELIX. — Mais s'il y a des raisons de faire payer 1 F 50, alors pourquoi ne pas faire payer aussi, le stationnement le prix qu'il coûte à la collectivité ? A ce moment pourquoi, en effet, pénaliser les usagers des transports en commun en leur faisant payer ce que coûtent les transports alors que cela n'est pas mis en application dans d'autres secteurs ? C'est ce qui m'amène à penser qu'il y aura encore pendant longtemps une subvention des transports en commun, c'est inévitable.

M. THEDIE. — Les études que je connais ne sont pas toutes récentes, mais en fait, il ne faut pas trop se soucier de l'équilibre des transports en commun, il ne faut pas avoir la religion de l'équilibre budgétaire des transports en commun.

M. PLOUGOULM. — Si Paris avait des transports gratuits, est-ce que la circulation serait la même dans Paris.

M. GRESSIER. — C'est probable.

M. BRUNET. — Cela ne modifierait pas beaucoup la fréquentation aux

heures de pointe, en tout cas étant donné que l'élasticité de la demande de déplacement au prix est faite.

M. FLEURY. — Ce qui prouve bien que le problème du transport en commun n'est qu'un élément de la politique routière en général. On ne peut pas raisonner sur le problème du ticket d'autobus sans raisonner en même temps sur le stationnement, sur l'éventuel péage, etc... tout se tient.

M. MALLET. — Pourquoi ne pas raisonner aussi de manière globale transports en commun gratuits dans le cadre d'une politique globale, pourquoi pas, dans certains cas ?...

M. DOULCIER. — Le prix actuel n'est pas une dissuasion. Qui pense qu'un ticket coûte 70 ou 80 centimes ?

M. MALLET. — Si on veut favoriser vraiment les autobus, est-ce que dans le cadre d'une opération promotion on ne pourrait pas envisager que les trois lignes qui desservent le vieux centre de Toulouse, par exemple, ou le vieux centre d'une autre ville, soient gratuits ? alors qu'il y est impossible de faire circuler des voitures ?

M. DOULCIER. — Il vaudrait mieux consacrer le même effort financier à des choses bien ressenties, par exemple avoir un autobus toutes les trois minutes.



M. Doucier

M. MALLET. — Je ne suis pas sûr qu'il faille l'exclure a priori.

M. FELIX. — Il y a des cas où le transport est payé par les grandes surfaces auxquelles le transport aboutit. Mais il est payé quand même, que ce soit dans le prix de la boîte de ravioli ou le paquet de nouilles, le client, de toute façon, va le payer.

Opération promotion, je suis d'accord avec ce que vous dites, mais vous le présentez dans un cadre général, qui est la non gratuité.

M. MALLET. — Il est important que la collectivité ait conscience du coût que cela représente en tout cas, au moins les responsables, sinon c'est le tonneau des Danaïdes.



M. Gressier

M. GRESSIER. — Mais les gens sont plus sensibles au problème de confort et de temps d'attente des correspondances, et finalement il vaudrait mieux qu'il y ait une certaine somme d'argent investie dans les transports en commun qui amènera une meilleure organisation des autobus, un taux de fréquence plus rapproché au lieu d'avoir des autobus toutes les trente minutes. Ils préféreront à somme d'argent égale, avoir un meilleur service plutôt que des lignes gratuites.

M. FLEURY. — On pourrait envisager le problème sous un autre aspect. Comme il y a une aide au logement, à la pierre, pourquoi ne pas avoir une aide à la personne plutôt qu'à au véhicule ?

M. BIDEAU. — Elle existe déjà par tous les systèmes de tarifs réduits.

M. FELIX. — Et dans ce cadre-là, est-ce que la gratuité n'est pas, en réalité, une tentation pour faire une politique d'aide à la personne, et non pas une politique des transports ?... On fait de la politique sociale avec la gratuité, mais on ne fait pas une politique des transports.

M. MALLET. — Qu'est-ce qui l'empêche ?

M. FELIX. — On est tenté par un autre objectif, fort louable, mais objectif que l'on peut atteindre par d'autres voies, comme celles qu'on a utilisées pour le logement.

M. DOULCIER. — Cela risque d'être la porte ouverte à bien des facilités regrettables à moyen et long terme.

M. PLOUGOULM. — C'est la mise en cause des responsabilités.

M. THEDIE. — Il y a aussi le point de vue du personnel des entreprises,

à mesure que la part de subvention grossit, le personnel d'une même entreprise se sent moins mobilisé, moins motivé, et c'est grave. A partir du moment où le produit qu'il vend n'est pas vendu à son prix, il y a cette idée d'aide, de subvention qui vient combler un déficit, il y a quelque chose qui gêne, qui démobilitise un peu les gens.

M. BRUNET. — Il faut les mobiliser sur d'autres thèmes : la qualité du service en premier lieu.

En parlant des transports en commun et de la politique routière urbaine, nous avons constaté qu'il s'agit d'un problème global dont on ne peut pas dissocier les éléments et les traiter séparément. Ne faut-il pas alors promouvoir dans chaque ville une agence de transports, qui aurait en main tous les problèmes, aussi bien les transports en commun que la construction des infrastructures, et éventuellement, leur exploitation, si on considère qu'elles doivent être payantes.

M. MALLET. — Les agences d'agglomération ?

M. BRUNET. — Elles n'ont qu'un rôle d'étude. Là il s'agit de réalisation et d'exploitation.

M. FELIX. — On peut signaler une certaine anomalie dans les lois sur les communautés urbaines qui leur donne pouvoir sur l'organisation de la circulation, ce qui est contradictoire avec les politiques globales dont nous parlions tout à l'heure.

M. GRESSIER. — Elles sont compétentes en matière de voirie mais pas de police.

M. BIDEAU. — Dans des pays comme l'Allemagne, où l'organisation politique est différente de la nôtre, et beaucoup plus décentralisée, les collectivités locales doivent

pouvoir agir plus largement que chez nous.

M. KOENIG. — Ils ont une politique de stationnement qui n'est pas la nôtre. De même pour les transports collectifs.

M. BRUNET. — On a l'impression que dans l'opinion publique, il y a une antinomie entre transports en commun et voiries urbaines. Dans cette soi-disant concurrence, l'Etat, en France, semble se prononcer nettement en faveur de l'automobile puisque finalement, il subventionne les infrastructures assez largement, tandis que pour les transports en commun, l'Administration peut subventionner de nouvelles infrastructures, mais ne subventionne pas les transports en commun classiques.

M. BIDEAU. — Je crois que l'Etat commence à subventionner des aménagements de voiries destinés à faciliter les transports en commun de surface.

M. MALLET. — C'est très timide.

M. FELIX. — C'est au budget de 1974, on espère avoir les premières lignes budgétaires dans ce but : Pour améliorer la voirie, dans le but de faciliter la circulation des autobus ?

M. MALLET. — Est-on sûr que cela servira uniquement pour les autobus ?

M. FELIX. — Autobus, pompiers, ambulances, taxis.

M. BIDEAU. — Les plans de circulation qui peuvent intéresser spécifiquement les transports collectifs de surface, c'est tout récent.

M. DOULCIER. — Tant qu'on sera assis sur un siège crasseux, pis tant qu'on sera debout, on pourra faire tous les couloirs réservés que l'on veut, chacun préférera à un siège propre, le sien dans sa voiture.

## L'avenir de centre des villes

M. FLEURY. — On est inquiet de façon générale du fait de la nature particulière du Français très attaché à son passé. On a quand même des raisons d'espérer que ce centre ne déperira pas trop vite.

M. FELIX. — Il est intéressant de noter que l'opinion commence à changer en ce qui concerne les voies piétonnes.

M. FLEURY. — Notamment les commerçants, ils ont complètement changé d'avis. La Presse a un rôle

important dans ce changement d'opinion, et dans un certain nombre de villes, l'expérience montre que les choses se sont bien passées.

M. MALLET. — Le problème du centre des villes, c'est le prix des terrains. On ne peut pas faire un urbanisme équilibré si on ne fixe pas le prix des terrains, on est obligé de faire, soit des restaurations très coûteuses dans les quartiers anciens, soit des rénovations bourrées de bureaux, des immeubles de luxe, il

n'y a pas d'autres solutions étant donné le prix des terrains.

Et s'il y a une évolution qui est en train de se faire, elle est encore très timide et toute nouvelle.

M. BRUNET. — Si on laisse dépérir le centre des villes, les terrains se dévaloriseront d'eux-mêmes.

M. BIDEAU. — Il y a un danger qui peut apparaître, c'est que les centres, une fois aménagés, deviennent des lieux de ségrégation sociale par le haut et soient réservés à des activités de luxe.

M. MALLET. — Il y a une conception intéressante étudiée à l'Équipement dans ce domaine pour assurer une meilleure répartition entre les immeubles chers, qui permettrait de payer des logements sociaux, équipements publics, espaces verts dans le centre des villes.

M. GRESSIER. — J'ai entendu cela sans en partager l'idée. Il est un peu illusoire de faire des logements sociaux en très grand nombre dans le centre des villes pour la raison que finalement, le mode de vie du centre des villes tel qu'il est actuellement ne correspond pas aux besoins et modes de pensée de la classe ouvrière. Finalement, je crains que cette hypothèse soit un leurre. Je pose la question.

M. DOULCIER. — Le train et le métro ne correspondent pas non plus aux vœux des classes aisées et des autres non plus mais il ne peuvent faire autrement.

l'ambiance urbaine, car alors tout est provisoire.

M. FLEURY. — Il y a une récente circulaire qui autorise les municipalités qui le désirent à bénéficier de subventions de la part de l'État pour acquérir des usines, par exemple, qui veulent se décentraliser pour les transformer en espaces verts.

M. DOULCIER. — C'est intéressant à condition de ne pas déporter la fonction travail, beaucoup d'ateliers et même d'usines sont compatibles avec la vie urbaine comme l'étaient le boulanger, le savetier, le forgeron, le maréchal dans le bourg rural.

M. BIDEAU. — Il y a un autre aspect au problème des centres : l'équilibre entre une politique structurante et une politique d'accompagnement.

M. FLEURY. — La dualité du court terme ou long terme.

On a beaucoup parlé des risques électoraux d'une politique structurante. Tous les hommes politiques qui se sont, dans leur commune, attachés à voir leur ville à un peu plus longue échéance que leur mandat électoral se sont en général cassé les dents.

M. BIDEAU. — La majorité silencieuse, celle qui pourrait soutenir l'autorité locale et à l'occasion l'Administration pour entreprendre, une œuvre de longue haleine, structurante, du fait qu'elle est mal informée n'apporte pas son appui au projet.

M. MALLET. — Il ne faut pas surestimer le pouvoir de l'information ou le rôle qu'on pourrait jouer.

Ou bien un projet est bon, il est accepté par les gens qui le ressentent comme étant bon, ou bien il est mauvais et on ne l'accepte pas. Mais expliquer qu'un mauvais projet peut devenir bon ou qu'un bon projet risque de devenir mauvais, ça, les gens n'y croiront pas. Une décision maladroite peut être prise, elle sera mal acceptée, mais je ne pense pas qu'il faille mettre la Presse ou l'information sur un piedestal, c'est plutôt une sorte de miroir.

M. FLEURY. — Elle ne renvoie que ce qu'on y met.

M. MALLET. — Un peu.

M. BIDEAU. — Tout de même, vous dites : « si le projet est bon ». Encore faut-il en dire suffisamment pour que les intéressés puissent juger si le projet est bon ou mauvais, et en particulier pour les opérations à long terme ; j'en ai fait l'expérience

dans la banlieue de Paris. Je vous assure que pour faire réaliser aux intéressés ce que serait l'état futur des lieux par rapport à ce qu'ils connaissent, en leur montrant des plans et maquettes, c'était difficile. Prenons le cas de l'autoroute du nord qui passe à Saint-Denis où se trouvait un îlot de six ou sept cents logements plus ou moins vétustes qui devaient être rasés. Les gens devaient être relogés ailleurs, avec l'accord du Maire de Saint-Denis. Mais pour faire comprendre, même au maire de Saint-Denis comment la zone traversée serait aménagée après cette opération chirurgicale, et la rendre crédible, il fallait vraiment y mettre du sien tellement la transformation des lieux était radicale.

M. MALLET. — Peut-être aussi parce que ce qu'il manque souvent dans les projets de routes et d'autoroutes c'est simplement comme ce qu'on voit maintenant à Paris et dans les autres villes, c'est un schéma clair, bien fait, en couleur, attrayant, que l'on a envie de regarder, qui montre où va passer la route, combien, de temps les travaux vont durer. Cela, c'est souvent très mal fait.

M. BIDEAU. — Expliquer aux gens comment pendant la période de passage d'un état à un autre les choses vont se dérouler, les tenir correctement au courant c'est très important, car le provisoire doit s'organiser.

M. THEDIE. — Quand on parle des intéressés dans une affaire comme celle-là, faudrait-il savoir qui sont ces intéressés. Quand il s'agit de construire un nouveau quartier qui va être agrandi considérablement, et augmenter la ville, c'est une chose, mais les habitants présents de la ville se sentent-ils tellement concernés ?

M. BIDEAU. — On a eu un tel problème pour Chatenay-Malabry. On a expliqué aux gens que cette petite bourgade allait devenir une petite ville. Mais, en fait, ce n'était pas les habitants en place qui étaient intéressés.

M. THEDIE. — Ils n'étaient pas concernés, est-ce qu'alors ce n'est pas aux Pouvoirs politiques, à la municipalité à prendre en mains leurs difficultés même si leur opinion n'est pas représentative ?

M. DOULCIER. — Pas représentative ? Pas représentée plutôt car on n'a pas tenu compte de ceux qui avaient des poules qui picoriaient

M. Kœnig



M. KOENIG. — Dans toutes les rénovations coûteuses ce sont des studios et une pièce, la population des centres est en train de changer.

M. GRESSIER. — C'est le style jeunes cadres sans enfants plus que le style familles nombreuses.

M. DOULCIER. — C'est surtout le style peu attaché à l'endroit, très mobile, ce qui est très inquiétant pour

dans leur jardin, de ceux qui habitaient à Chatenay-Malabry, on les a changé de vie ou alors ils s'en sont allés plus loin, parce que d'un village on avait fait une ville.

M. Thedié



M. THEDIÉ. — Et les intéressés sont ceux qui n'habitaient pas Chatenay-Malabry.

M. DOULCIER. — Mais ceux qui possédaient des terrains les plus souvent sans y habiter, les ont bien vendus.

M. THEDIÉ. — Les intéressés y sont venus, et les non intéressés en sont partis.

M. DOULCIER. — C'est une vraie colonisation, cela tout simplement.

M. BIDEAU. — On nous a dit qu'il était difficile de définir, et surtout de soutenir et d'appliquer une politique structurante pour les raisons dont nous avons déjà parlé. Il faut aussi une « politique d'accompagnement » ; en même temps qu'on réalise une opération très volontaire, donc traumatisante pour l'opinion, il est bon de mettre en œuvre ailleurs des opérations d'amélioration de ce qui existe et doit subsister.

M. FLEURY. — Est-ce que les gens sont capables de savoir ce qui est bon pour eux en matière d'équipement ?... En fin de compte, c'est ça la question.

M. DOULCIER. — Alors, il n'y aurait que les bons projets qui se feraient ?...

M. FLEURY. — En milieu péri-urbain, il y a des problèmes de toute nature, les projets se font en connaissant très bien le terrain, il faut donc être sur place. A partir de là, si le projet passe à peu près, on peut être sûr qu'il est bon.

M. PLOUGOULM. — Tout à l'heure, vous parliez de Toulouse, du Canal et de la réaction violente des Toulousains qui sont attachés à leur Canal, à leurs arbres, etc. Certains considèrent ce projet bon, et d'autres le

mettent en cause. Et sur cette notion de projet bon ou pas bon, de projet accepté ou non accepté, je vous dirai simplement qu'à Rennes, par exemple, quand il y a eu toutes les rénovations et tous les projets qui se sont faits, il n'y a eu aucun « comité de défense » qui se soit élevé contre de tels projets.

Utiliser un canal pour en faire ou un parking ou une autoroute, c'est ou non admis par la population concernée. Mais essayez de combler la Vieille France à Strasbourg, même si le projet est extraordinaire pour la circulation automobile et vous verrez.

M. GRESSIER. — Il faut avoir un minimum de respect de ce que les gens ressentent, c'est évident. Mais parfois les gens exagèrent.

M. FELIX. — Il faut tenir compte aussi d'une certaine routine, les gens n'aiment pas changer, et où il y a routine, les gens refusent le changement. Il faut bien peser les avantages sous-jacents, leur faire comprendre les avantages qu'ils tireront de tel ou tel aménagement, à quel point leur vie sera rendue plus confortable par tel ou tel moyen de transport.

M. PLOUGOULM. — Vous donnez la réponse à la question parce qu'en fait, l'automobiliste, qu'est-ce qu'il a comme réaction ? Il a une réaction

personnalisée, il voit quelque chose dont il peut profiter immédiatement. Il ne faut pas globaliser le problème comme vous le faites. Imaginez qu'il y ait des transports adéquats, est-ce que vous auriez autant d'automobilistes ?

M. GRESSIER. — Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire de transports en commun, mais dans la situation actuelle, le comportement de l'automobiliste n'est pas uniquement subjectif.

M. PLOUGOULM. — Mais il est essentiellement subjectif.

M. FELIX. — Un des problèmes est d'aboutir à des comportements individuels différents pour, à la fois, agir sur la façon dont le développement urbain est apprécié et adopté, et la façon dont l'organisation des transports elle-même est adoptée. C'est maladroit de culpabiliser les automobilistes, ce n'est pas ça qui leur fera changer de comportement.

M. GRESSIER. — Si on fait un effort de promotion, les gens seront contents et sauront mieux utiliser le train au lieu de prendre la voiture, c'est ça le changement réel.

M. DOULCIER. — Quand on prend le Mistral ou le Capitole, personne n'y oblique, mais c'est plus commode et même plus agréable qu'un moyen de locomotion personnel, c'est tout.

## Le choix entre différents investissements

M. GRESSIER. — Je crois que le fait que les transports n'aient pas été placés en tête c'est qu'ils coûtent très cher et représentent une part non négligeable des budgets de beaucoup de villes.

M. BRUNET. — Pour la plus grande masse des gens, le problème est quasi insoluble, c'est une fatalité à supporter. On admet donc que l'élu soit désarmé devant ce problème, tandis que s'il manque une crèche ou un hôpital, on lui reprochera beaucoup plus facilement.

M. GRESSIER. — Vous pensez que les transports, ce n'est pas un problème sensible politiquement ?

M. BIDEAU. — C'est difficile à dire. Le transport, oui bien sûr, c'est une question très sensible dans les grandes villes ; mais est-ce que la création d'une crèche ne touche pas plus les gens.

M. BRUNET. — Les gens se résignent aux difficultés des transports.

M. MALLET. — Je suis persuadé, à Paris, qu'un maire qui aurait décidé de faire des rues piétons, de faire des couloirs d'autobus plus tôt, aurait été très populaire. On a préféré attendre que la situation pourrisse. On a réussi à faire admettre cette situation aux gens.

Or, il est inadmissible qu'on laisse une situation pourrir. Si les hommes politiques avaient du courage ils seraient allés dans le sens des mesures qu'ils savent devoir être prises à un moment et au moins y préparer l'opinion. Finalement, au lieu de prendre des décisions qui s'imposent, ils les prennent en étant très timides, les plus discrets possibles pour ne pas faire de vagues.

M. BIDEAU. — Ces sujets ont sensibilisé nos interlocuteurs, mais moins que nous l'espérions au départ, malheureusement. Mais je veux remercier ceux qui ont pris la peine de venir auprès de nous...



**Halte-là!...**

Pont-à-Mousson a étudié et mis au point une nouvelle **grille-avaloir**.

Ses lames profilées et ondulées absorbent l'eau courante; qui ne va pas plus loin.



**La grille-avaloir AT** (absorption totale) de Pont-à-Mousson S.A. rend l'eau obéissante.



**PONT-A-MOUSSON S.A.**  
Société anonyme au capital de 369.220.000 F.  
Nancy, 91, avenue de la Libération  
lettres : 4 x 54017 NANCY CEDEX  
téléphone : (28) 53-60-01

# COTE.BA

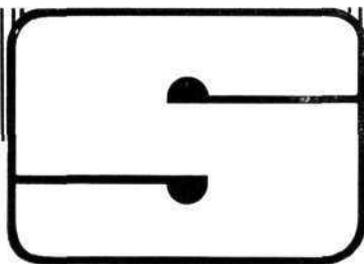
## Coordination Technique du Bâtiment

INGENIERIE,

- + MAITRISE D'ŒUVRE COMPLETE,
- + CONTROLE BUDGETAIRE SUR TOUTE LA DUREE DE L'OPERATION,
- + COORDINATION DES ETUDES ET TRAVAUX ENTREPRISES,
- + PILOTAGE ET PLANIFICATION DES CHANTIERS

**Quelques références : BUREAUX :** Siège du Commissariat à l'Energie Atomique - Compagnie Générale des Eaux - Siège Banque Rothschild - Extension du Siège B.N.P. - Reconstruction de Publicis...  
**Immeubles RESIDENTIELS :** Village Suisse - 84 à 90, rue d'Alleray - 11, boulevard Suchet à PARIS...  
**Immeubles TOURS :** Tour de Seine au Front de Seine - Tour Maine-Montparnasse - Siège U.A.P. et Tour Le Manhattan à La Défense - Hôtel La Fayette/Porte Maillot... **Stations de SPORTS D'HIVER :** Flaine - Tignes/Val-Claret et Lavachet - Val-Thorens - Avoriaz, etc.

92 à 98, Bd Victor-Hugo, 92115 CLICHY - Tél. 739-33-05 - Télex 62.469



## socotec

**BUREAU SÉCURITAS**

contrôle technique des constructions  
contrôles réglementaires  
contrôle de qualité  
enquêtes spécialisées

Direction du développement et des relations extérieures  
17, place étienne pernet 75015 paris - tél. : 842.64.00

G. MICAUD



# Le Centre International de Paris

Extrait de l'article paru dans la revue « Chantiers de France » de septembre 1973.

**A** une époque où se multiplient les colloques, congrès, symposiums et séminaires de toutes sortes, Paris, ville au prestige encore immense et cible favorite des organisateurs de ce genre de manifestation en raison même de l'aura dont bénéficie la capitale, manquait d'un équipement à la hauteur de sa réputation et des besoins qui se manifestent de façon croissante depuis quelques années.

En tout premier lieu, l'infrastructure hôtelière était particulièrement vétuste et inadaptée aux goûts et aux exigences de la clientèle des grands vols internationaux constituée en majorité d'hommes d'affaires. L'ouverture récente d'unités importantes de grand standing, comme le PLM Saint-Jacques, le Club Méditerranée ou le Méridien, y a pourvu en partie. Restait à réaliser une salle de congrès et tous ses équipements annexes, susceptible d'accueillir un nombre élevé de participants.

Cette lacune est en passe d'être comblée par la construction, actuellement en cours, du Centre International de Paris, implanté à la croisée du Paris historique et du Paris moderne, Porte Maillot, à mi-chemin entre les Champs-Élysées et le nouveau pôle d'affaires parisien de la Défense.

Implanté à proximité immédiate de la station de métro « Porte Maillot » de la ligne « Château de Vincennes-Pont de Neuilly », le Centre International de Paris, qui ouvrira ses portes en 1974, bénéficie d'une position tout à fait privilégiée. Il se situe en effet en un point appelé à devenir sous peu le nouveau centre de gravité du monde parisien des affaires à l'intersection des grands axes de

la capitale, permettant notamment de gagner aisément les aéroports de la région parisienne.

L'ouvrage édifié sur un terrain de 23 400 m<sup>2</sup> délimité à l'ouest par le boulevard Pershing, à l'est par le boulevard Gouvion Saint-Cyr, par la Porte Maillot au sud et par celle des Ternes au nord, constitue un complexe regroupant diverses activités juridiquement et financièrement bien distinctes. Le programme comprend en effet :

— le Palais des Congrès tout d'abord qui se subdivise lui-même en deux parties :

• le centre international de réunion dont l'élément le plus important est une grande salle de congrès pouvant accueillir de 1 500 à 4 300 personnes

et comportant tous les équipements annexes nécessaires à la tenue d'un congrès.

• le Centre des services et d'animation dans lequel sont installés divers restaurants et salons de réception ainsi qu'une zone commerciale de 15 000 m<sup>2</sup>,

— un hôtel de 1 000 chambres de catégorie trois ou quatre étoiles de la chaîne Concorde,

— un ensemble de bureaux totalisant une surface de 5 500 m<sup>2</sup> environ.

— des parcs de stationnement enfin, dont un de 1 500 places en première tranche, ainsi que des gares routières pour les taxis d'une part, et pour les cars des aéroports de Paris d'autre part.

## LE SCHEMA JURIDIQUE DE L'OPERATION

La réalisation d'un aussi vaste ensemble, intégrant une telle multiplicité de fonctions, impliquait l'intervention d'un nombre élevé de parties prenantes. Il en résulte un schéma juridique complexe.

Pour commencer, la Ville de Paris, propriétaire du terrain, a consenti à la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, pour toute la partie de son domaine privé, un bail à construction d'une durée de 60 ans. Par ailleurs, pour permettre la construction des parcs de stationnement et des gares routières situées sous le domaine public, la Ville de Paris a octroyé à la Chambre de commerce une concession de 30 ans devant être portée ultérieurement à 60 une fois que le Conseil d'Etat aura autorisé cette opération par décret.

Ces préalables juridiques concernant la maîtrise des sols étant assurés, la Chambre de commerce a ensuite concédé ses droits résultant du bail à construction à diverses sociétés constituées sous son égide pour mener à bien les différentes parties du programme du Centre International. C'est ainsi que la réalisation de l'hôtel a été prise en charge par la Société civile immobilière de l'hôtel du Centre International de Paris — la SCIHOCIP — constituée par la Société du Louvre et l'entreprise Campenon-Bernard. L'immeuble de bureaux a été concédé, quant à lui, à la Société immobilière Gouvion Pershing, dont les associés sont également la Société du Louvre et l'entreprise Campenon-Bernard auxquels s'est joint l'U.F.I.

Reste le Palais des Congrès et ses annexes dévolu à une société de construction — la SIPAC — dont la Chambre de commerce est le principal actionnaire puisqu'elle détient 80 % des parts. Dans cette société devenue une SICOMI (Société Immobilière pour le Commerce et l'Industrie), la Chambre de Commerce a pour partenaires les apporteurs de capitaux correspondants aux lots suivants :

— la Société du Louvre, pour le restaurant et les salons de réception,  
— la Société de la zone commerciale, comprenant la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (50 % des parts), le groupe de la

Société Générale (49 % des parts) et D. Féau Promotion (1 % des parts),

— Air-France, pour une agence située dans la zone commerciale,

— la SCIHOCIP et la Société immobilière Gouvion Pershing au titre de leur participation aux parties communes du Centre.

Enfin, la Chambre de commerce assure elle-même le financement du Centre International de réunion dont fait partie la grande salle des congrès.

Toutes ces sociétés seront locataires de la SIPAC qui leur louera les lots qu'elles auront financés dans le cadre de la SICOMI et le Centre international de réunion sera exploité par une société constituée par la Chambre de commerce qui détient 80 % des parts, la Société du Louvre à concurrence de 10 %, et divers autres bailleurs de fonds également à concurrence de 10 %.

Par ailleurs, les études entreprises lors de la définition des programmes ayant montré l'intérêt technique et économique de réaliser certains équipements pour l'ensemble du Centre, la SIPAC a concédé la réalisation et l'exploitation pour 20 ans d'une centrale d'énergie à la Société « Industriel de chauffage ».

La partie du Centre International de Paris située sous le domaine public ayant fait l'objet d'une concession de la part de la Ville de Paris à la Chambre de commerce, a été sous-concédée, conformément aux règles du droit administratif, d'une part au groupement constitué par l'Entreprise Bouygues et la Société des pétroles B.P. en ce qui concerne les parcs de stationnement et une station-service attenante, d'autre part à la Compagnie Air-France, en ce qui concerne l'aérogare.

## LE PARTI ARCHITECTURAL

La conception du Centre International due aux architectes MM. Guillaume Gillet, Guibout et Maloletenkov, se caractérise par l'opposition fortement affirmée des volumes qui la composent. A la masse horizontale et latéralement incurvée de la partie congrès et de ses annexes, soulignée par les larges bandeaux blancs

des balcons inclinés vers le haut, s'oppose la silhouette de la tour elliptique de l'hôtel juchée sur un socle constitué par une sorte d'accrochéon de voiles de béton. Pour accentuer sa verticalité, les façades sont striées de longues bandes blanches alternant avec la tonalité sombre des fenêtres.

Côté Porte Maillot, l'ellipse tronquée du Palais des Congrès se prolonge par deux passerelles enjambant la voirie et rejoignant un jardin disposé au centre de la place d'où l'on pourra pleinement apprécier la composition architecturale de l'ensemble ainsi construit.

Intérieurement, l'organisation de la structure est toute entière déterminée par la présence de la grande salle des congrès qui occupe le centre de l'édifice. Sans balcon, ses dimensions sont exceptionnelles puisqu'aussi bien l'ouverture en fond de salle est de 75 m, la largeur du plateau de 40 m, et la hauteur maximale de 18 m en certains points. De telles proportions impliquaient un rigoureux équilibre des volumes pour corriger le sentiment de gigantisme qu'il aurait pu engendrer. Toutefois, la conception d'une unité salle-scène a permis d'intégrer, sans qu'elles soient ressenties, les contraintes techniques qui résultaient de la capacité et de la multiplicité des fonctions retenues au programme.

Sur le plan esthétique, certains éléments porteurs seront traités en coffrages spéciaux et laissés apparents de manière à rendre perceptible la beauté fonctionnelle de la structure. Par ailleurs, les grandes surfaces, telles que les sols, les murs et les plafonds seront traités de façon à imposer une impression de chaleur et de sobriété. Les tonalités seront assez soutenues aux niveaux bas de l'édifice et s'éclairciront progressivement dans les étages supérieurs.

## LE PALAIS DES CONGRES

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, le Palais des Congrès a été divisé en deux sous-ensembles intégrant eux-mêmes de nombreux éléments.

Le premier, le Centre international de réunion, comporte tout d'abord la grande salle des congrès réservée aux séances plénières. Sa capacité

normale est de 3 100 places, celle-ci pouvant être portée à 4 200 par le jeu d'un équipement complémentaire par strapontins et fauteuils d'appoint disposés sur le plateau, ou encore réduite à 1 500 places par le biais d'un système de rideaux.

Initialement, il avait été envisagé de la couper en trois salles au moyen des cloisons qui monteraient du sol. Cependant, après appel d'offres, on s'est rendu compte que c'était très difficilement réalisable sans nuire à l'acoustique générale de la salle.

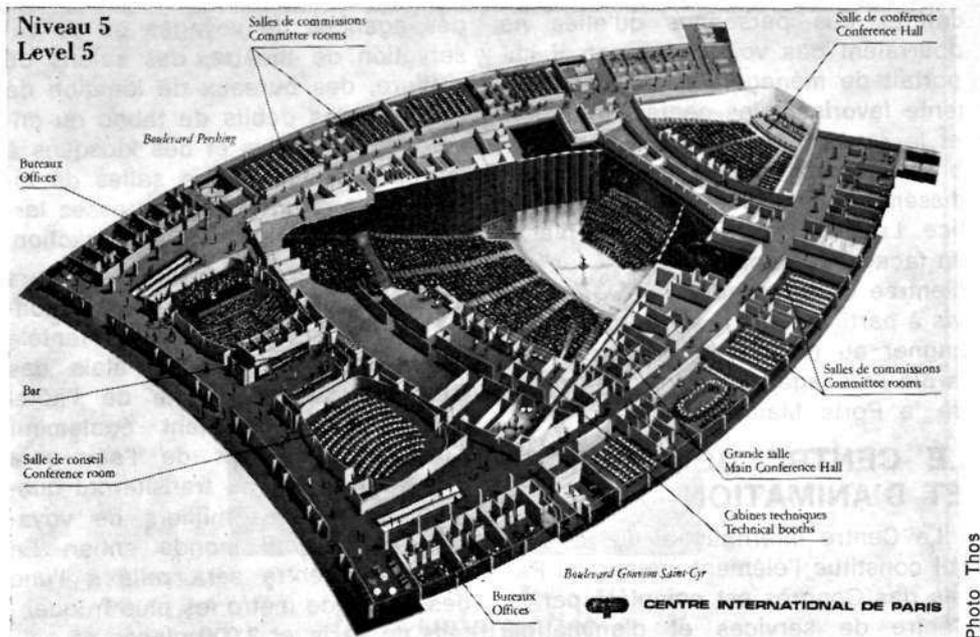
En effet, si, la vocation première de cette salle est la tenue de congrès, les études entreprises par la Chambre de commerce sur le marché des congrès et sur son évolution, ont montré qu'elle serait relativement peu utilisée, car l'essentiel des travaux de ce genre de réunions s'effectue en fait en commissions dans des locaux de dimensions beaucoup plus restreintes.

Il est alors apparu que Paris ne disposait pas de grande salle de concert et c'est la raison pour laquelle, d'accord avec le ministère des affaires culturelles, il fut décidé moyennant certains aménagements et l'adjonction de divers locaux complémentaires telles que des loges, des salles de répétition, ainsi que divers équipements scéniques, de faire de cette salle le plus grand auditorium de France et un haut lieu du spectacle moderne. D'où l'importance de l'acoustique devenue un élément déterminant de ses caractéristiques.

La surface totale de cette salle en amphithéâtre continu est de 4 000 m<sup>2</sup> dont 600 pour le plateau et ses dégagements latéraux. Son volume est de 50 000 m<sup>3</sup>, soit l'équivalent de la grande salle du Kremlin à Moscou, mais qui, elle, est conçue pour accueillir 6 000 personnes, c'est-à-dire approximativement le double de la capacité de celle du Centre International.

Chaque fauteuil sera équipé, pour l'interprétation simultanée en six langues d'une tablette et, sans doute également, d'un système de vote électronique. En outre, la salle comportera tout l'appareillage nécessaire à tous les types de projection, ainsi qu'un équipement pour la télévision sur grand écran.

Sur le plan de son utilisation pour le spectacle et la musique, la salle



disposera d'une fosse d'orchestre escamotable de 120 m<sup>2</sup> pouvant recevoir 100 musiciens. Au-dessus de cette fosse, des panneaux mobiles seront disposés en forme de conque sur le plafond de manière à améliorer l'acoustique. L'éclairage scénique sera assuré par 400 projecteurs représentant une puissance installée de 450 kw. Ils seront commandés par un jeu d'orgues de 200 circuits, installé dans une galerie technique accrochée sous le plafond en arrière de la salle, et où se trouveront également rassemblés les cabines d'interprètes, la régie du son, les appareils de projection et les projecteurs poursuite.

Mais cette salle ne sera pas la seule, car en définitive le bon déroulement d'un congrès nécessite une multiplicité de locaux où peuvent siéger diverses commissions. C'est pourquoi le programme comporte tout d'abord une salle de conférence de 750 places en amphithéâtre, avec fauteuils-postes de travail, équipement d'interprétation simultanée en 6 langues. Cette salle, dit « salle des symposiums », est disposée au nord de la grande, entre cette dernière et la tour de l'hôtel.

Viennent ensuite deux autres salles de 350 places, dont une en amphithéâtre, avec équipement d'interprétation simultanée en quatre langues et audio-visuel complet. Enfin, quatorze autres salles de 60 à 250 places, complètent ce dispositif. Leur capacité totale s'élève à 2 400 places. Dix d'entre elles sont équipées pour la traduction simultanée en qua-

tre langues et les techniques audiovisuelles. L'aménagement de ces salles peut être transformé au gré des besoins, c'est-à-dire être équipées de simples fauteuils ou de fauteuils et de tables de travail.

Pour répondre aux besoins engendrés par l'organisation d'un congrès, les promoteurs du Centre International de réunion, ont également prévu des halls se prêtant de façon très souple à l'installation d'expositions qui généralement accompagnent ces manifestations. Cinq mille mètres carrés seront ainsi disponibles de part et d'autre de la grande salle, au même niveau que le parvis donnant sur la place de la Porte Maillot.

Dernier élément enfin concourant à assurer le maximum de services aux congressistes et aux organisateurs : le Centre international de réunion disposera d'une centaine de bureaux et de suites d'affaires comportant un bureau principal et un secrétariat ; la moitié d'entre eux seront transformables par simple déplacement de cloisons mobiles en petites salles de réunions pour 20 personnes.

Ces bureaux seront tous équipés d'un système de téléphone dit « à sélection directe » qui permettra d'attribuer un numéro aux organisateurs d'un congrès deux ans à l'avance — il y en aura 1 000 — de façon à ce qu'ils puissent aussitôt faire imprimer leur papier à lettres à en-tête personnel avec ce numéro.

Les congrès devant être l'occasion pour ceux qui les fréquentent de ren-

contrer des personnes qu'elles ne pourraient pas voir autrement, il importait de ménager des lieux de détente favorisant les contacts informels et le repos. Tel est le but des nombreux foyers, coins repos et bars, disséminés en divers points de l'édifice. Le plus important sera implanté en façade principale, entre les portes d'entrée de la grande salle et le parvis à partir duquel il sera possible de gagner au moyen de passerelles le jardin aménagé au centre de la place de la Porte Maillot.

## LE CENTRE DE SERVICES ET D'ANIMATION

Le Centre international de réunion qui constitue l'élément majeur du Palais des Congrès est complété par le Centre de services et d'animation comportant plusieurs restaurants et salons de réception ainsi qu'une zone commerciale.

Les restaurants et les salons de réception sont installés sur les terrasses du Palais des Congrès autour d'une cuisine centrale, pouvant servir jusqu'à 3 000 couverts à la fois. Les restaurants auront une capacité d'accueil de 700 places, mais les 2 000 mètres carrés de salons de réception permettront d'organiser des banquets de 2 000 couverts, ainsi que des cocktails et diverses réceptions.

Douze ascenseurs de 18 places et deux escalators desserviront ce complexe de réception qui sera également accessible directement à partir de l'hôtel avec lequel il sera relié par une passerelle vitrée.

La zone commerciale, d'une surface de 15 000 m<sup>2</sup>, est située de plain-pied avec la rue. Plutôt qu'un centre commercial classique, ses promoteurs ont tenu à en faire une galerie marchande de prestige offrant un panorama très représentatif des articles qui ont fait la réputation de Paris, tant dans le domaine de la mode, que dans celui de l'orfèvrerie, la maroquinerie, la parfumerie. Soixante boutiques « très parisiennes » offriront ainsi une sélection très variée de cadeaux pouvant convenir à toutes les bourses. A ces soixante boutiques s'ajouteront une annexe de taille réduite d'un grand magasin, ainsi que d'un drugstore traité de façon nouvelle et une brasserie.

La clientèle fréquentant cette galerie marchande trouvera également divers services tels que des banques,

des agences de voyages ou de réservation de théâtre, des salons de coiffure, des bureaux de location de voitures, des débits de tabac ou encore des librairies et des kiosques à journaux. Enfin, quatre salles de cinéma assureront un choix assez large dans le domaine de la distraction.

Ce centre commercial bénéficiera d'un environnement assez exceptionnel, puisqu'aussi bien, à la clientèle de la tour-hôtel et du Palais des Congrès s'ajoutera celle de l'hôtel Le Méridien comptant également 1 000 chambres, et de l'aéro-gare d'Air-France par où transiteront quotidiennement des milliers de voyageurs venus du monde entier. En outre, ce centre sera relié à l'une des lignes de métro les plus fréquentées de Paris, et 3 000 places de parking rendront son accès particulièrement aisé.

## LA TOUR-HOTEL

L'hôtel situé au nord de l'ensemble et dénommé hôtel Concorde-Lafayette, est le dernier né de la chaîne Concorde. Seul hôtel-tour français et même européen, sa hauteur est de 140 m. Il comporte 32 niveaux de chambres au-dessus du rez-de-chaussée, dont le hall d'accueil a une superficie de 1 115 m<sup>2</sup>. Ce hall qui sera décoré par M. Jardonnet, le décorateur de la station de Flaine et du Centre commercial de Parly II, abritera un coffee-shop de 130 places, des boutiques et plusieurs bars.

La superficie des chambres disposant de l'air conditionné, de la radio, de la télévision et reliées directement par le téléphone automatique au réseau urbain et inter-urbain, est de 14 m<sup>2</sup> auxquels s'ajoutent les 6 m<sup>2</sup> de l'entrée et de la salle de bain. En tout leur nombre s'élèvera à 1 000 dont 750 de la classe « trois étoiles » et 250 de la classe « quatre étoiles » occupant les huit derniers niveaux. Indépendamment du niveau où elles se situeront, les chambres à « quatre étoiles » se distingueront des autres par l'ameublement, l'agencement, la décoration, ainsi que par le service.

L'hôtel ne disposera pas de restaurant, ce service étant assuré par celui que nous avons décrit au chapitre précédent et qui, situé à 24 m au-dessus du sol, bénéficiera d'un point de vue « imprenable » sur le bois de Boulogne.

## L'ENSEMBLE DE BUREAUX

L'ensemble de bureaux localisé au pied de la tour dont il constitue le socle, est réparti sur trois niveaux totalisant 7 500 m<sup>2</sup>. Le but que se sont assignés les promoteurs est d'attirer des activités tertiaires qui, par leur nature, peuvent constituer un complément favorable à la vie du Palais des Congrès. Une telle localisation serait en effet susceptible de satisfaire des firmes étrangères ou françaises mais multi-nationales.

Chacun des étages de cet ensemble de bureaux est desservi par un couloir central circulaire et peut être divisé en cinq lots bien distincts disposant chacun de son entrée particulière et de ses propres sanitaires.

Tous les bureaux ainsi construits sont éclairés naturellement. Ils sont également insonorisés et conditionnés. Ils peuvent être soit cloisonnés de façon classique, ou encore aménagés en bureaux paysagés.

A ces trois niveaux s'en ajoute un autre de 1 600 m<sup>2</sup> en sous-sol, entièrement conditionné également et éclairé naturellement sur deux de ses côtés et dans lequel on accèdera par une entrée située du côté de la Porte des Ternes, sur le terre plein existant face à l'entrée de l'hôtel.

## LES EQUIPEMENTS GENERAUX DU CENTRE INTERNATIONAL

Si les différents éléments composant le Centre International de Paris, sont des entités distinctes tant du point de vue juridique que financier ou encore de celui de l'exploitation, il n'en demeure pas moins qu'il pouvait être intéressant de les doter d'équipements communs, notamment dans le domaine du chauffage et la climatisation d'une façon générale.

C'est la raison pour laquelle, la SIPAC a décidé de réaliser une centrale d'énergie pour la production de calories, de frigories et pour l'électricité de secours pour l'ensemble du complexe. L'originalité de cette partie du programme tient à ce que l'installation et l'exploitation ont été concédées sur concours pour une durée de 20 ans.

L'énergie utilisée sera le gaz, mais les moteurs pourront en fait fonctionner de façon mixte soit au gaz, soit à défaut, au fuel. Les puissances ainsi installées seront de 28 000 000 de calories pour le chaud, 12 000 000 de

frigories pour le froid et de 5 100 kws pour les moteurs électriques au nombre de trois. La chaleur extraite pour la production du froid sera utilisée pour fournir les calories nécessaires à la production de l'eau sanitaire.

Ces différents appareils énergétiques seront installés dans l'infrastructure de l'immeuble de bureaux constituant le socle de la tour et les aéroréfrigérants seront disposés au sommet de l'hôtel, l'évacuation des gaz de combustion se faisant au moyen de deux cheminées circulant le long des deux pignons ménagés aux deux extrémités du grand axe de la tour.

## **LES PARCS DE STATIONNEMENT**

La réalisation d'un tel complexe provoquera inmanquablement d'importants besoins de stationnement et il importait donc que le programme comporte plusieurs parkings pour faire face à l'afflux de véhicules que ne manquera pas de provoquer l'ouverture du centre en 1974.

C'est la raison pour laquelle les promoteurs du Centre ont prévu la construction de 3 000 emplacements de stationnement à réaliser en plusieurs tranches. La première, actuellement en cours, en comportera 1 500. Elle est située sous l'emprise de la Porte Maillot, face à l'entrée principale du Centre International. La seconde tranche sera implantée sous le boulevard Pershing ainsi que sous le terrain délimité par le boulevard périphérique, le boulevard Pershing et l'avenue de la Porte des Ternes.

L'accès et la sortie de la première tranche, répartie sur cinq niveaux, s'effectueront par l'intermédiaire de dix voies de circulation, cinq dans chaque sens. Six d'entre elles — dont deux seront réservées aux taxis — émergeront en façade du Palais, et les quatre autres au sud de la Porte Maillot où elles desserviront également l'aérogare.

En effet, compte tenu, d'une part, de la vocation internationale du Centre, et, d'autre part, de l'insuffisante capacité de l'Aérogare des Invalides lorsque l'aéroport de Roissy entrera en service, les responsables d'Air-France ont jugé bon d'implanter en cet endroit particulièrement bien desservi sur le plan des moyens de communication, une gare conçue pour acheminer quatre millions de passagers aériens par an.

# **CHANTIERS DE FRANCE**

toute l'information  
technique  
sur les chantiers  
du bâtiment - des travaux  
publics - des routes et des carrières

# **LA REVUE DU MATÉRIEL AU TRAVAIL SUR LES CHANTIERS**

16, rue Vézelay - 75008 Paris  
tél. 522-91-35

# Société Chimique de la Route.



- ROUTES - AUTOROUTES - AERODROMES
- VOIRIE URBAINE - LOTISSEMENTS - Z.U.P
- INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES  
(usines nouvelles)
- EQUIPEMENTS COLLECTIFS  
(lycées, hôpitaux, etc.)
- AMENAGEMENTS SPORTIFS  
(circuits automobiles, stades, etc.)
- OUVRAGES MARITIMES ET FLUVIAUX  
(canaux, digues, etc.)

## DIRECTIONS REGIONALES, USINES ET CENTRES DE TRAVAUX

08 - TOURNES	(Ardennes)
10 - TROYES	(Aube)
16 - ANGOULEME	(Charente)
16 - CONFOLENS	(Charente)
17 - ROCHEFORT-SUR-MER	(Charente-Mme)
17 - LA ROCHELLE	(Charente-Maritime)
26 - BOURG-LES-VALENCE	(Drôme)
30 - NIMES	(Gard)
42 - ROANNE	(Loire)
46 - ESPERE par Mercuès	(Lot)
52 - CHAUMONT	(Haute-Marne)
58 - NEVERS	(Nièvre)
61 - FLERS	(Orne)
63 - CLERMONT-FERRAND	(Puy-de-Dôme)
69 - LYON (9 <sup>e</sup> )	(Rhône)
77 - CHATENOY	(Seine-et-Marne)
81 - CASTRES	(Tarn)
91 - ARPAJON	(Essonne)



# les diverses solutions apportées au problème foncier

**L'**ARTICLE que nous reproduisons ci-après constitue l'étude hebdomadaire parue le 28 janvier 1974 dans **La Correspondance Economique**, bulletin quotidien d'informations économiques et sociales. C'est grâce à l'obligeance de M. Georges BERARD-QUELIN, Président Directeur Général de la Société générale de Presse, éditrice du bulletin, que nous devons de publier cette analyse.

Que sait-on du problème foncier ? Scientifiquement peu de choses. Comme le souligne Robert Fossaert dans le dernier numéro d'I.C.P.-Informations intitulé « A propos du problème foncier » : « diverses recherches, souvent rendues très abstraites et mal vérifiables par l'extrême rareté des données fiables, n'abordent pas le fond du problème. Elles expliquent plus ou moins l'évolution différentielle des valeurs foncières, c'est-à-dire les raisons qui rendent tels terrains plus chers que tels autres. Mais elles n'expliquent pas l'évolution générale du prix du sol, c'est-à-dire les raisons qui font qu'en moyenne les prix de tous les terrains augmentent beaucoup plus vite que tous les autres prix. »

Quelques rares études sérieuses existent ainsi que quelques enquêtes de l'Inspection des finances. Elles dressent les lignes générales d'évolution des prix fonciers. On sait maintenant que dans la région parisienne, les prix des terrains en francs constants (c'est-à-dire en valeur réelle, abstraction faite de la dépréciation générale de la monnaie) ont été multipliés par 2,5 entre 1920 et 1930, sont demeurés à peu près stables de 1930 à 1945, et ont été multipliés par plus de 10 entre 1945 et 1973. Il apparaît que dans la région parisienne, mais cette fois en francs

courant, les prix des terrains ont augmenté, depuis 1945, deux à trois fois plus vite que les autres prix. En province s'est produit un mouvement analogue, mais moins rapide et souvent décalé par rapport à Paris.

*Enfin, il est maintenant connu que pour toute la France, le coût de la charge foncière (qui adjoint au prix des sols le coût des équipements très souvent nécessaires pour les rendre constructibles) a lui-même augmenté plus vite encore que le prix des terrains nus parce que le volume des équipements à réaliser s'est accru à mesure qu'on urbanisait des champs et parce que les collectivités locales, écrasées par l'effort d'urbanisation, ont dû transférer sur les constructeurs une fraction croissante des charges d'urbanisation qu'elles supportaient antérieurement.*

Par ailleurs, M. René Mayer a montré dans un essai intitulé « Prix du sol et prix du temps » le rapport très étroit qui existe entre le prix du sol, en un lieu donné et le « prix du temps » nécessaire pour se rendre de ce lieu au centre urbain et M. Alain Juillet dans son étude sur la rente foncière urbaine a démontré que dans les agglomérations urbaines, il s'est formé, au fil du développement social une division technique et sociale du travail.

## Une hausse contraire à l'intérêt général

En tenant compte de ces travaux comment peut-on établir une politique foncière en France ? L'étude d'I.C.P.-Informations montre que les analyses des dix dernières années, présentées par les commissions administratives, les partis politiques et les personnalités qui se sont penchés sur le problème foncier comportent un degré élevé de convergence : la hausse des coûts fonciers est ressentie comme contraire à l'intérêt général dans la mesure où elle majore le coût du logement et des équipements collectifs, aggrave la ségrégation sociale par l'habitat et donne naissance à une rente foncière considérée comme choquante.

*Comme le souligne l'étude, il est frappant de constater que, bien souvent, même les secteurs les plus libéraux de l'opinion n'approuvent pas l'ordre qui s'est spontanément établi. Ainsi le problème foncier est-il devenu de ceux sur lesquels chacun, qu'il soit conservateur éclairé, technocrate sans préjugés ou militant prolétarien se doit d'articuler des propositions. C'est dans ce contexte général qu'il faut replacer l'étude des solutions proposées et du dosage plus ou moins subtil qu'elles comportent entre les quatre principaux moyens d'action que sont : la fiscalité, la constitution de réserves foncières par la collectivité, la dissociation du droit de propriété et du droit d'usage des sols et la collectivisation du sol urbain.*

Très schématiquement cependant, on distinguera les propositions inspirées par une idéologie plutôt néo-

libérale et celles inspirées par une idéologie collectiviste.

## Les solutions libérales

De la première optique relèvent sans doute les conclusions de l'analyse présentée lors de l'élaboration du V<sup>e</sup> Plan par le groupe de travail « Etudes foncières » plus connues sous le nom de rapport Bordier. Celui-ci proposait l'élargissement du secteur collectif en substituant le système de la concession d'usage à la rétrocession des droits de propriété pour les sols entrés dans le domaine public. En outre le rapport demandait la réforme de la fiscalité et de l'expropriation sur la base commune d'un fichier immobilier — la « carte grise » des terrains — constamment tenu à jour à partir des déclarations des propriétaires harmonisées et contrôlées par des commissions mixtes locales.

## La loi d'orientation foncière Pisani

On retrouve là les trois thèmes centraux de l'impôt foncier, de l'élargissement modéré du secteur collectif (réserves foncières) et de la dissociation du droit de propriété et du droit d'usage du sol. Le rapport Bordier a servi de base à l'élaboration de la loi d'orientation foncière présentée par M. Pisani, ministre de l'Équipement, en 1967 et votée le 31 décembre 1967. La loi d'orientation — texte important, exhaustif et finalement décevant — prescrivait une planification poussée de l'utilisation des sols à travers les schémas directeurs et les plans d'occupation, poussait à la constitution de réserves foncières et instituait une taxe d'urbanisation.

*Il est vite apparu que ce texte était difficilement applicable : la taxe d'urbanisation, par exemple, est restée lettre morte — le projet de loi foncière préparé par M. Guichard et examiné par le Conseil des ministres du 7 novembre prévoit d'ailleurs son abrogation — et les financements ont manqué pour une vraie politique de réserves foncières à l'exception de deux réalisations particulières : l'aménagement du Languedoc-Roussillon et les villes nouvelles. Encore que, dans ces cas favorables, la trésorerie des opérations n'ait pas permis, comme le souhaitaient le rap-*

*port Bordier et la loi de 1967, de concéder le seul droit d'usage, la collectivité gardant le domaine éminent.*

## Le rapport de la Commission des Villes du VI<sup>e</sup> Plan

Il restait aux auteurs du VI<sup>e</sup> Plan à prendre la mesure des déceptions et des difficultés d'application de la loi d'orientation foncière. C'est ce que fit la commission des villes qui, dans la partie de son rapport consacrée à l'action foncière, se déclare en faveur de la prolongation de la durée pendant laquelle la puissance publique peut contrôler les transactions foncières par l'exercice du droit de préemption dans une zone d'aménagement différé.

En outre, la durée pendant laquelle la puissance publique peut contrôler les transactions foncières par l'exercice du droit de préemption dans une zone d'aménagement différé pourrait être prolongée. Des institutions foncières spécialisées émanant des collectivités locales pourraient être mises en place. Un impôt foncier sur les terrains urbains non bâtis aurait été institué par référence à l'impôt mort-né de la loi d'orientation dit « taxe d'urbanisation ». Une concession d'usage aurait pu être accordée plutôt que la revente pure et simple des terrains possédés ou acquis par les collectivités.

## Une taxe annuelle déclarative sur les terrains urbains non bâtis

D'un plan à l'autre, la doctrine s'affine mais la pratique progresse peu. Depuis le début du VI<sup>e</sup> Plan, le grand débat reste celui de l'impôt foncier.

Contre la tentative de M. Chalandon de donner enfin vie à la taxe d'urbanisation, quatre ans après son adoption, le ministère des Finances brandit, en 1971, le rapport Lewandowski et Bilger qui dénonce l'illusion d'une solution fiscale au problème foncier.

*Plus récemment cependant, M. Fanton repart à l'assaut de la rue de Rivoli et dépose en mai 1973 une proposition de loi tendant à instituer une taxe annuelle déclarative sur les terrains urbains non bâtis. L'idée n'est pas retenue sous cette forme car le ministre de l'Équipement qui*

*se prépare à soumettre au Parlement le projet d'une « taxe foncière d'urbanisation » d'au moins 10 % de la valeur du terrain, versée par tout constructeur ayant obtenu dans une ville de plus de 30 000 habitants un permis pour une construction non aidée par l'Etat. Ce projet implique l'abandon définitif de la taxe d'urbanisation prévue par la loi d'orientation foncière, mais laisse subsister la taxe locale d'équipement et la taxation des plus-values.*

## Un emprunt en or pour financer les réserves foncières

Mais si l'impôt foncier garde la vedette, il ne faut pas négliger pour autant la progression d'autres idées également importantes, autour des thèmes des réserves foncières, du droit d'usage ou du contrôle des prix. Sur le premier point, on peut rappeler que dès 1970, M. Claude Alphandery, conscient qu'une politique hardie d'acquisitions foncières par les collectivités, buterait très vite sur l'écueil du financement, avait proposé que l'emprunt public en or, alors envisagé par le ministre des Finances, serve à financer les réserves foncières. En dehors de ses avantages techniques, ce projet était bien adapté à la psychologie des Français pour qui l'or et la terre sont deux valeurs refuge souvent amalgamées dans une même prédilection.

Sur la question du droit d'usage, le rapport déposé en 1973 par M. Barton à la demande du gouvernement, propose des améliorations à la formule du bail à construction créé en 1964 mais peu utilisée, et préconise de l'appliquer pour la mise à disposition des constructeurs des terrains dont les collectivités ont acquis la maîtrise.

Enfin, les réformateurs ont proposé, dans leur programme pour les élections de 1973, que le prix des terrains soit « gelé » contrairement entre l'administration et les propriétaires, puis évolue ensuite comme l'indice général des prix. Ces valeurs ainsi fixées serviraient de base à un impôt foncier comme au calcul des indemnités d'expropriation.

Quel que soit la qualité des analyses et la pertinence des propositions, on n'échappe pas au sentiment

de tourner en rond. L'idéologie néolibérale n'a pas en France secrété une doctrine vraiment adaptée à la solution de nos problèmes fonciers. Toutes les enquêtes sur le prix des terrains, notamment celle confiée en 1971 à l'Inspection des finances, conduisent à cette conclusion. Reste donc à examiner ce que proposent les tenants d'une idéologie plus collectiviste.

## Les solutions dites collectivistes

L'appropriation privée des sols présente, selon les analyses réalisées par la gauche, les inconvénients suivants : les particuliers confisquent une rente foncière par le phénomène d'urbanisation et la création d'équipements collectifs, la spéculation est encouragée, notamment par le jeu des dérogations sur les densités et la ségrégation sociale est aggravée aux dépens des catégories les moins favorisées qui sont repoussées vers les banlieues.

### Municipalisation...

Constatant dès 1961 que les solutions libérales n'ont pas su pallier ces inconvénients, particulièrement sensibles dans la période de forte urbanisation que la France connaît depuis la guerre, Alfred Sauvy préconisait la municipalisation des sols dans un rapport au Conseil économique et social. La même année, le groupe socialiste de l'Assemblée nationale déposait une proposition de loi, d'inspiration similaire, qui n'a pas été inscrite à l'ordre du jour des débats.

Le même groupe parlementaire revenait à la charge en 1972 en déposant une autre proposition de même nature prévoyant l'appropriation publique progressive et sans possibilités de rétrocession des terrains situés dans les « périmètres d'urbanisation », de la création d'une taxe foncière comprise entre 0,5 % et 2 % de la valeur vénale des propriétés bâties et non bâties et permettant de financer cette politique d'acquisitions. En outre, les terrains ainsi maîtrisés auraient pu être mis à disposition sous la seule forme de concession d'usage.

Cette proposition de loi est devenue caduque avec le renouvellement de l'Assemblée, mais son inspiration se retrouve dans le programme du parti socialiste « Changer la vie ». Il est intéressant de noter que si l'ob-

jectif est de « faire échapper le facteur foncier à l'économie de marché », c'est « à terme » que « la propriété de tout sol urbain doit revenir à la collectivité ». Dans une première étape, il s'agit de fixer un objectif, de mettre en place les institutions — les offices fonciers urbains — et les instruments juridiques et financiers de l'appropriation collective. La durée de la période de transition qui sera nécessaire pour maîtriser la totalité des périmètres urbains n'est pas définie. L'hypothèse la plus plausible est que la collectivité acquerra par priorité des terrains nécessaires aux grandes opérations d'urbanisme en périphérie ou de rénovation urbaine ou utilisera ponctuellement son droit général de préemption lors des mises en vente de terrains avec une intensité variable selon ses moyens financiers.

### ... Ou nationalisation des sols

Cette ligne officielle du parti socialiste diffère par quelques nuances de celle d'un de ces « courants de pensées », le Centre d'études de recherches et d'éducation socialiste (CERES) qui avait, dans son bulletin de février 1970, marqué sa préférence pour une nationalisation (plutôt qu'une municipalisation) des sols urbains, avec effet immédiat.

Le transfert rapide de la propriété pose un problème financier d'indemnisation que le CERES propose de résoudre, sans bourse délier, par le biais suivant : les propriétaires d'immeubles bâtis qui devraient normalement payer redevance à l'Etat, devenu propriétaire du droit éminent, seront dispensés de ce loyer pendant une durée à fixer. Les propriétaires de terrains non bâtis disposeront également pour une période à fixer, du droit d'utiliser gratuitement leur ex-terrain. Ce droit d'occupation, dont la valeur ira en décroissant, sera monnayable par cession à des tiers. On attend de ce fait un « dégel » des terrains à bâtir.

Toutefois, le CERES, qui déclare ne pas « sous-estimer les difficultés politiques d'un tel bouleversement », semble prêt à observer, avant le vote de la loi de nationalisation, une transition permettant d'acclimater en France le système de la location (par exemple en le pratiquant dans les villes nouvelles) et de « commencer à amoindrir le statut privilégié du

propriétaire foncier, notamment par la vie fiscale ». Les propositions du manifeste du P.S.U. sont également en faveur de la collectivisation des sols urbanisables.

### Un impôt foncier

Pour les communistes la période de transition qui précédera l'appropriation collective devient tellement longue, qu'ils y attachent toute leur attention, rejetant comme « contre-révolutionnaire » la municipalisation des sols — (l'expression figure dans un numéro de janvier 1972 de la revue communiste « Economie et Politique »). Leur approche tend constamment à replacer le problème foncier dans une optique économique globale : aujourd'hui la politique des monopoles joue de la rareté des sols pour renforcer son emprise sur les travailleurs. Mais, si demain « un processus de transformation radicale des bases de notre société » devait s'engager sous l'inspiration du parti communiste, toute priorité devrait être accordée à la nationalisation des moyens de production.

Récupérer des biens fonciers qui proviennent pour une bonne part de l'épargne des travailleurs serait une mauvaise utilisation des capacités de financement détournés vers des emplois improductifs, d'où le caractère « contre-révolutionnaire » de la municipalisation. S'il est vrai que c'est surtout « en brisant les reins aux monopoles » que les communistes comptent dans un premier temps régler les problèmes fonciers, ils n'en proposent pas moins quelques mesures spécifiques : impôt foncier, avec dégrèvement partiel des petits propriétaires et droit de préemption général de la commune.

### Les intérêts des petits propriétaires

Ces éléments n'étant pas contradictoires avec la position définie dans le programme socialiste ou la proposition de loi « Denver, Defferre, Mitterrand », le programme commun de la gauche a pu, sous le couvert d'un vocabulaire choisi qui élimine le terme de « municipalisation », proposer une politique foncière en quatre points communs : un droit de préemption public sur toutes transactions de terrains à bâtir ou non bâtis à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, une fixation de prix de référence plus bas que les prix

actuels du marché, une taxe foncière assise sur les prix de référence et une perception d'une taxe sur les plus-values lors des transactions se faisant au-delà du prix de référence. Enfin, des Offices publics d'aménagement foncier seront créés. Une mention particulière est faite des intérêts des « petits propriétaires » qui bénéficieront de certaines exonérations fiscales.

## La nouvelle taxe locale d'urbanisation

En outre, on peut tenter de définir les quelques orientations qui, dans l'état actuel des forces politiques et des mentalités en France et compte tenu, notamment, d'expériences étrangères, pourraient relâcher quelque peu les tensions du marché foncier et ménager l'avenir. Tout d'abord, l'idée que les collectivités préparant et planifiant le développement urbain, doivent constituer des réserves foncières semble acceptable par la majorité de l'opinion. Ce premier pas franchi, l'idée que les sols ainsi acquis seront rétrocédés sous forme de concession du droit d'usage plutôt que par transfert du droit de propriété classique (rapport Barton) pourrait progressivement s'acclimater. Elle a contre elle sa nouveauté et les habitudes acquises, mais elle a le double mérite de laisser pour l'avenir la rente foncière à la collectivité et de rendre plus faciles les restructurations de l'espace urbain qui seront souhaitables dans plusieurs générations.

Ces orientations, souvent reconues valables dans leur principe, soulèvent de difficiles problèmes de financement. Il s'agit, en effet, non seulement de financer les réserves à acquérir, mais, en outre, de geler durablement des sommes importantes dont l'amortissement par les loyers du sol ne peut s'étaler que sur de longues périodes. L'affectation de ressources abondantes à la politique foncière relève évidemment d'un choix politique d'autant plus difficile à faire qu'il privilégie le long terme et n'est pas directement créateur de richesses nouvelles : à la priorité à l'industrialisation qui inspira le VI<sup>e</sup> Plan fait écho, dans l'opposition, l'analyse du parti communiste qui désapprouve tout détournement vers des emplois improductifs.

Si, néanmoins, à la faveur notam-

ment du grand débat sur la qualité de la vie où l'aménagement de l'espace urbain joue un rôle décisif, la nécessité de dégager des masses financières complémentaires était admise, il faudrait vraisemblablement utiliser tout le clavier des ressources : dotations budgétaires, emprunt affecté, fiscalité. Ce dernier mode de financement ramène au vieux problème de l'impôt foncier. Source de financement pour l'action foncière des collectivités locales, cet impôt prétend, en outre, peser — dans le bon sens — sur les coûts fonciers observés dans les transactions privées. Vraie ou fausse — on peut discuter à l'infini tant que l'expérience n'est pas faite — l'idée est qu'un impôt annuel sur la valeur des terrains urbanisables sera moins facile à répercuter qu'un impôt perçu au moment de la vente et contribuera à augmenter l'offre de terrains.

Si l'efficacité d'un tel impôt n'est pas encore démontrée, les effets négatifs d'autres formes de fiscalité paraissent, quant à eux, certains. La taxation des plus-values semble bien avoir été très généralement répercutée dans le prix des terrains et

avoir constitué un encouragement à la rétention.

Tout laisse à penser qu'il en ira de même avec la nouvelle taxe locale d'urbanisation qui va être proposée au Parlement. Sans doute, l'intention de surcharger les logements non aidés et les bureaux pour permettre à nouveau de construire des logements sociaux dans les villes va-t-elle dans le bon sens.

*Mais la formule retenue suscite de nombreuses critiques :*

- absence d'affectation du produit de la taxe à son objet annoncé ;
- facilité très grande de répercuter la taxe ;
- pénalisation de la « fourchette haute » du secteur intermédiaire, c'est-à-dire des logements non aidés destinés à la clientèle moyenne, dont les prix vont monter ;
- mauvais choix du fait générateur de l'impôt qui ne touche les terrains qu'au moment où ils sont construits de telle sorte que leur affectation à la construction est pénalisée alors que leur mise en réserve est encouragée.

# SOCIÉTÉ FORÉZIENNE DE TRAVAUX PUBLICS

Société Anonyme au Capital de 1 500 000 F

## SIEGE SOCIAL et AGENCE DE SAINT-ETIENNE

Quartier de l'Etarre - B.P. 92 - 42002 Saint-Etienne Cédex

Tél. : (77) 32.74.63 (lignes groupées)

Télex : 30 931 SFTP - STETN

## AGENCE DE CLERMONT

R.N. 89 - 63370 Lempdes

Tél. : (73) 92.45.51

## AGENCE DE PROVENCE

47, rue Fongate

13006 Marseille

Tél. : (91) 48.51.52

# feu rouge...

# feu vert !



Setcp

## avec le détecteur MK 15, les feux rouges deviennent toujours verts...

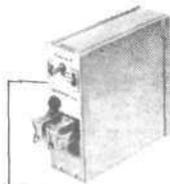
Finis les feux mal synchronisés et les attentes exaspérantes aux feux rouges dans les embouteillages.

Avec les détecteurs MK 15 à boucle magnétique, les feux de signalisation deviennent plus efficaces, plus « intelligents ».

Il n'est plus possible actuellement de concevoir une régulation du trafic sans un bon détecteur de véhicules à boucle magnétique.

Le MK 15 détecte avec précision les véhicules réellement présents à proximité d'un carrefour (y compris les bicyclettes). Notre département trafic et stationnement

met à la disposition des Municipalités et des Ponts-et-Chaussées une gamme complète de détecteurs de véhicules à boucle inductive (détecteurs directionnels, sélectifs ou portables). D'autres versions du MK 15 résolvent les problèmes de comptage dans les parkings, la fermeture des barrières automatiques, etc.



documentation sur demande à C.F.E.E., 90, rue Danton - 92300 Levallois - tél. 757.11.90

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ tél. \_\_\_\_\_

# C.F.E.E.

90, rue Danton  
92300 Levallois  
tél. : 757-11-90

# tribunes vestiaires SAMIA

(modèle agréé jeunesse et sport)

## FONCTIONNELLES

tribunes très bien couvertes

## ESTHÉTIQUES

conçues avec une équipe d'architectes

## POLYVALENTES

les tribunes démontables peuvent servir éventuellement en d'autres lieux.

## ÉVOLUTIVES

par adjonction de cellules standard à partir de 200 places.

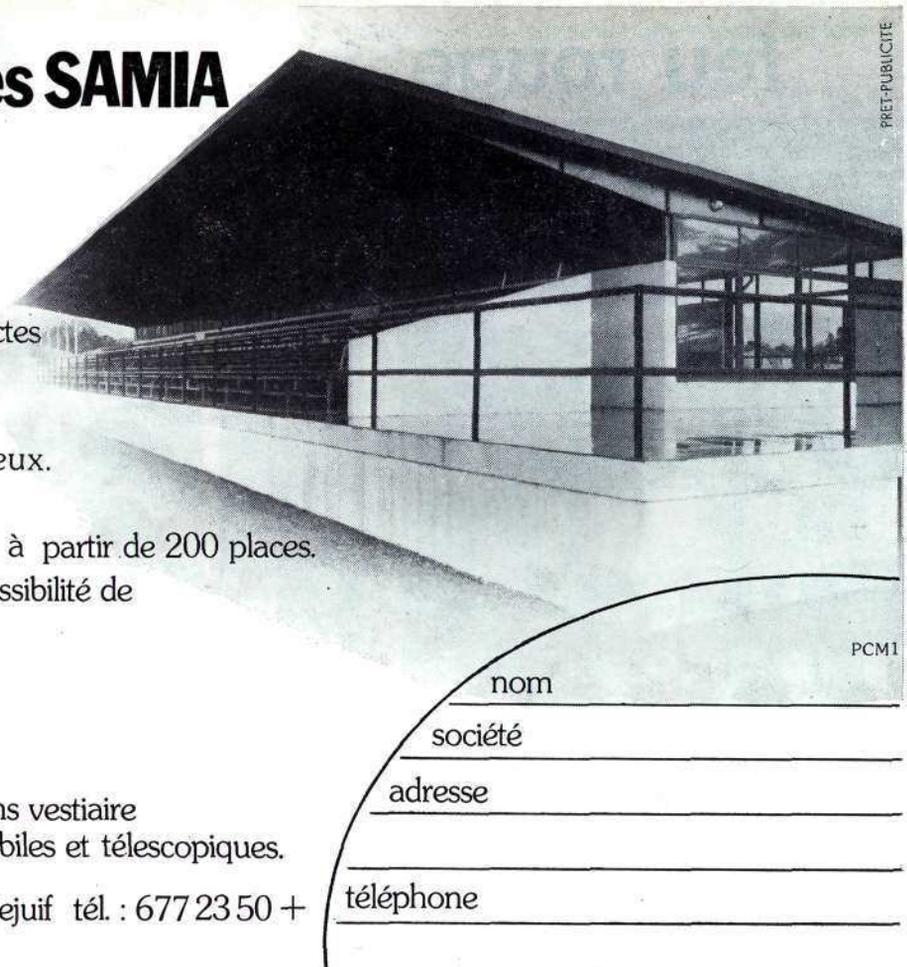
Conformes aux normes et avec possibilité de salles annexes pour tous usages.

(bibliothèques, Maison de Jeunes et de la Culture, etc.)

# SAMIA

c'est aussi les tribunes couvertes sans vestiaire (plusieurs modèles), les tribunes mobiles et télescopiques.

111 rue Youri Gagarine, 94800 Villejuif tél. : 677 23 50 +



PRET-PUBLICITE

PCM1

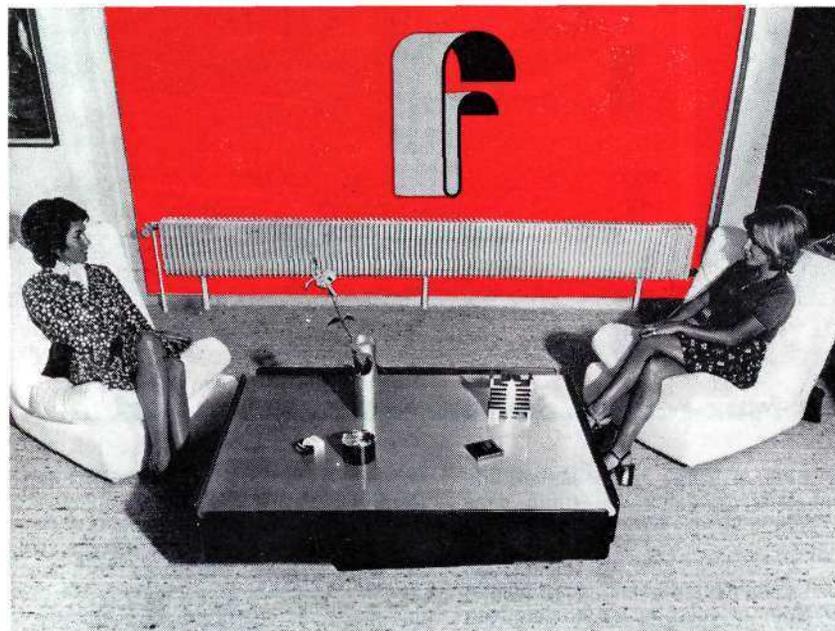
nom

société

adresse

téléphone

# Finimetal 74



- **Lamella** leader incontesté des radiateurs en acier exigez la marque qui authentifie le véritable Lamella et vous serez certain d'avoir la garantie FINIMETAL
- le nouveau **Reggane** fabriqué sur de nouvelles chaînes automatiques selon des techniques d'avant-garde
- le convecteur électrique **Covelec** 9 puissances de 500 à 2500 watts
- le convecteur de grande classe **Covella** résultat de plusieurs années de recherches lignes sobres, qualité FINIMETAL
- le radiateur-convecteur électrique **Lamellac** rayonnement et convection harmonieusement équilibrés

### FINIMETAL

25, rue de Clichy, 75440 PARIS CEDEX 09. Téléphone : 280.63.05  
FILIALE BELGE : FINIMETAL-EFEL, FRASNES-LEZ-COUVIN (BELGIQUE)

Veuillez m'adresser votre documentation sur :

\_\_\_\_\_

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

PCM



## TEXTE DU SOUS-GROUPE

### « Objets et Objectifs » pour la réunion du Groupe de Travail FASFID - Structure Nationale du 20 décembre 1973

« Dans le cadre de l'orientation prise par le P.C.M. depuis environ 4 ans — Recherche d'un regroupement et d'une meilleure insertion sociale des Ingénieurs — le texte publié ci-dessous et émanant du groupe de travail mis en place par la F.A.S.F.I.D. mérite d'être remarqué. Les lecteurs de « P.C.M. » noteront en effet la convergence de l'évolution des grandes organisations d'Ingénieurs (F.A.S.F.I.D. et U.A.S.I.F.) avec les objectifs que s'est fixé l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

#### Texte d'introduction des statuts

Le prodigieux développement des Sciences et des Techniques offre aux ingénieurs l'occasion d'affirmer leur rôle dans la Société moderne ; les problèmes nationaux et internationaux, dominés par les progrès de la science et leurs conséquences économiques et sociales, requièrent plus que jamais leur attention : aussi, les groupements d'ingénieurs ont-ils senti la nécessité de prendre les mesures propres à assurer la conjugaison de leurs efforts, non seulement dans l'intérêt de leurs membres, mais essentiellement dans l'intérêt général.

C'est pourquoi a été créé (e) le (ou la) « Titre », représenté (e) dans chaque Région par son Union Régionale, dont la structure a été conçue pour que les efforts, l'influence et le prestige de chaque groupement concourent, en se renforçant mutuellement, à l'action commune la plus efficace.

Tous les groupements d'ingénieurs qui répondent à certaines conditions essentielles, peuvent faire partie directement du (ou de la) « Titre ».

Rassemblant ainsi les groupements d'ingénieurs dans un organisme commun dont l'indépendance et l'impartialité sont assurées, affirmant et favorisant les vocations respectives de ces groupements, le (ou la) « Titre » doit permettre aux ingénieurs français de mettre, dans les meilleures conditions possibles, leurs qualités et leurs capacités au service

de la Collectivité, des entreprises, des hommes et de la Défense de la nature.

#### Objet

Le rôle du (ou de la) « Titre » est :

- 1) Assurer la représentation de la collectivité des ingénieurs français chaque fois que cette dernière est mise en jeu sous son aspect général :
- a) *sur le plan international*, auprès des organisations européennes et internationales ayant la même vocation que lui (ou qu'elle).
- b) *sur le plan national*, auprès des Pouvoirs Publics et de tous organismes.
- c) *sur le plan régional*, par l'intermédiaire de ses unions régionales auprès des organisations et Pouvoirs régionaux.

Le (ou la) « Titre » s'attachera particulièrement à obtenir que les ingénieurs soient représentés « *ès qualité* » à travers lui (ou elle) dans les instances économiques et sociales.

- 2° Exprimer l'opinion et éventuellement l'engagement de ses membres devant les grands problèmes économiques, sociaux, scientifiques et techniques du monde moderne, en s'interdisant toutefois toute ingérence dans les domaines syndicaux, religieux ou spécifiquement politiques.

Le (ou la) « Titre » s'attachera plus particulièrement à éclairer l'opinion publique sur les perspectives économiques et sociales qui pourraient

résulter des progrès scientifiques et techniques en recherchant les ajustements nécessaires pour améliorer les qualités de la vie.

- 3° Faciliter l'exercice des devoirs, la reconnaissance et le respect des droits moraux et matériels de l'ensemble des ingénieurs français et de chacun d'eux, et notamment :

- aider chacun des ingénieurs français à occuper au sein de l'Economie la place qui correspond à sa valeur et ce, depuis le début de sa carrière jusqu'à l'âge fixé pour la retraite ;
- préserver la dignité de cette fonction et de ceux qui l'exercent en s'opposant à toutes les initiatives et à toutes les actions qui sont de nature à porter atteinte à cette dignité ;
- sauvegarder le niveau de la fonction d'ingénieur et le prestige qui y est attaché.

- 4° Contribuer à fournir à la Communauté les Dirigeants et Cadres dont elle a besoin en participant activement à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de formation initiale et continue des Ingénieurs.

- 5° Orienter et coordonner l'action des Groupements adhérents sur les problèmes généraux communs.

Le (ou la) « Titre » s'attachera à recueillir l'opinion de l'ensemble de ses membres, dégagera les lignes d'action communes et diffusera les informations nécessaires.

## STAGES DE FORMATION CONTINUE EN MATHÉMATIQUES DE L'INGÉNIEUR

Le Centre de Formation Supérieure au Management, (organisme de formation permanente constitué en 1972 sur l'initiative de neuf Grandes Ecoles), organise 13 sessions pendant l'année 1974 :

- Planification industrielle et gestion financière : du 22 au 24 avril 1974.
- Influence des structures sur la prise de décision : du 6 au 8 mai 1974.
- Conception et mise en œuvre des systèmes d'information pour la gestion : du 13 au 17 mai 1974.
- Gestion des systèmes de production : du 27 au 30 mai 1974.
- Sciences sociales et gestion du personnel : du 10 au 13 juin 1974.
- Dynamique du changement dans les organisations : du 24 au 27 juin 1974.
- Gestion des systèmes de production : du 30 septembre au 3 octobre 1974.
- Conception et mise en œuvre du contrôle de la gestion : du 14 au 18 octobre 1974.
- Choix et financement des investissements I : du 4 au 7 novembre 1974.
- Evaluation économique des systèmes informatiques : du 18 au 20 novembre 1974.
- Marchés financiers internationaux : du 2 au 4 décembre 1974.
- Planification industrielle et gestion financière : du 16 au 18 décembre 1974.
- Choix et financement des investissements II : du 20 au 22 janvier 1975.

Pour tous renseignements, s'adresser au : C.F.S.M., Grande Voie des Vignes, 92290 Chatenay-Malabry. Tél. 660.80.23.

Un groupe de Laboratoires de l'Ecole des Mines de Paris organise dans le cadre de la loi sur la Formation Continue une session de stages de mathématiques de l'Ingénieur, destinés aux cadres techniques supérieurs désireux de se préparer aux stages spécialisés de l'Ecole ou d'approfondir leur culture personnelle.

La session de printemps 1974 comporte 9 stages d'une semaine, qui vont se réaliser dans les locaux des Centres de Recherche de l'Ecole des Mines, à Fontainebleau. Les frais d'inscription s'élèvent à 1200 F. (non soumis à T.V.A., déjeuners compris).

22-26 avril : Algèbre linéaire  
Probabilité mathématique  
Algèbre  
Espaces de Hilbert

13-17 mai : Probabilités élémentaires  
Méthodes numériques  
d'optimisation  
Intégration, Mesure.

27-31 mai : Résolution numérique  
des systèmes linéaires  
Représentation des systèmes.

Pour tous renseignements et inscriptions, écrire à :

M. Maréchal, Formation Continue.  
Centre de Recherche de l'Ecole des Mines — 35, rue Saint-Honoré —  
77305 Fontainebleau. Tél. 422.48.21  
Poste 344.

## AVIS DE VACANCE DE POSTE DE PROFESSEUR A L'ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES

Le mandat du professeur d'Aéroports et Transports Aériens à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées arrivant à expiration, ce poste est déclaré vacant.

Le Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées recevra jusqu'au 15 mai 1974 les candidatures à ce poste.

Les fonctions à exercer comprennent :

a) Un enseignement d'une dizaine de demi-journées à dispenser aux élèves en début de troisième année d'Ecole.

b) La préparation et la direction de Travaux de Fin d'Etudes effectués par les élèves en fin de troisième année.

c) La participation aux institutions de l'Ecole.

Les personnes intéressées pourront obtenir toutes précisions complémentaires quant au contenu de l'enseignement à dispenser auprès du Directeur des Etudes de l'Ecole. Chaque candidat devra joindre à sa lettre de candidature : la liste de ses références, travaux, publications ; les références des assistants qui collaboreraient à son enseignement (un à deux assistants sont nécessaires) ; le projet de programme qu'il propose pour son enseignement et pour son cours écrit ; les méthodes pédagogiques qu'il préconise.

## RECTIFICATIF

Nous avons publié dans notre dernier numéro (numéro 11 - 1973) un article sous la signature de M. Patrick BACHELLERIE, qui s'intitulait : « Se former à l'information ».

Il est évident, et nos lecteurs l'auront compris, que l'auteur a fait plus œuvre d'imagination que d'information, et on doit préciser qu'**aucun** des membres du Directoire n'a donné son accord préalable à sa publication ni cautionné la structure de l'organisation mentionnée.

A l'heure actuelle, seuls des contacts préliminaires ont été pris et certains camarades étudient l'opportunité et le domaine possible d'activité d'une telle commission, et en saisiront le Directoire le moment venu.

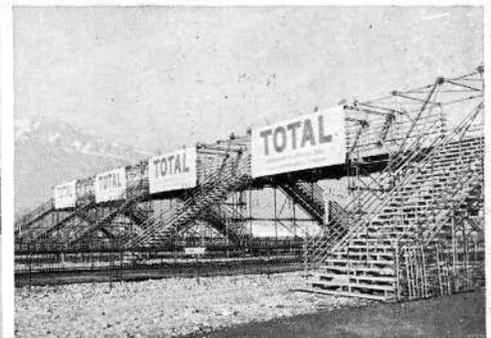
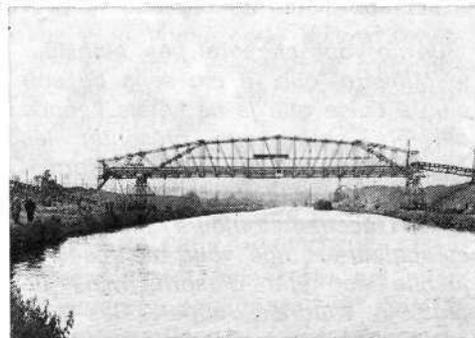
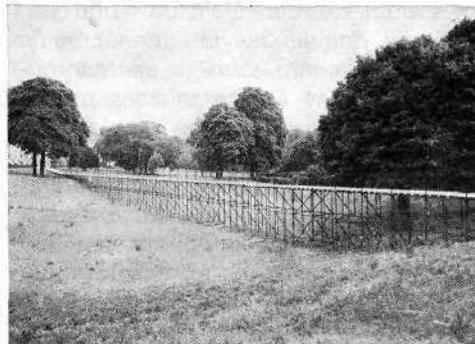
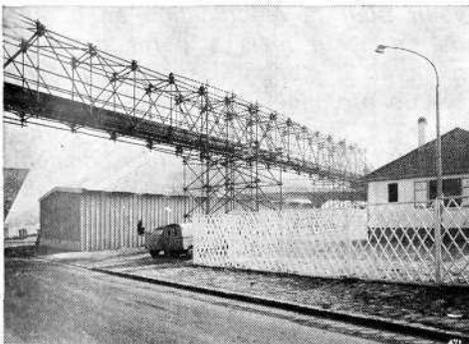
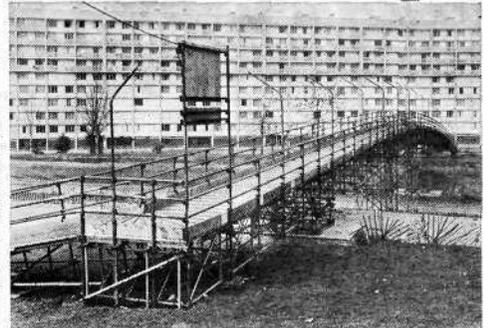
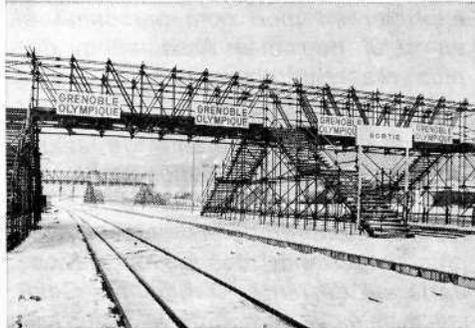
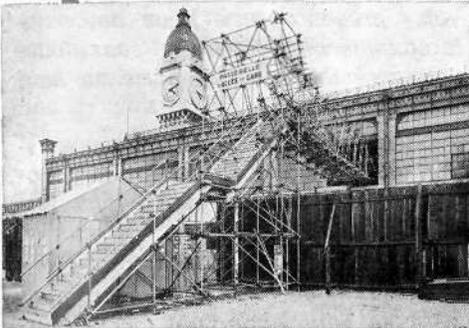
De l'idée à l'action il n'y a parfois qu'un pas, encore faut-il qu'il soit franchi ; en l'occurrence, on ne peut en rien considérer qu'il le soit.

# MILLS

## le spécialiste des passerelles provisoires de toutes formes et de tous usages

Rapidité de montage très grande sécurité  
Très nombreuses références

PRET-PUBLICITE



Demande de documentation à adresser à

PCM/PR

Nom ..... Adresse .....

Agences et dépôts dans toute la France

Paris/LE BOURGET - 82, rue Edouard-Vaillant - tél. : (1) 833-35-35

Lyon/VAULX-EN-VELIN - 161, avenue Gabriel-Péri - tél. : (78) 84-38-25 et 26

Marseille/VITROLLES - route de Salon - tél. : (91) 09-63-96 - BORDEAUX - 18, quai de Paludate - tél. : (56) 92-54-87

Strasbourg/BISCHHEIM - 30, route de Bischwiller - tél. : (88) 33-15-86

SAINT-NAZAIRE - 22, rue Jeanne-d'Arc - tél. : (40) 70-17-94 - AVIGNON - 25, route de Montfavet - tél. : (90) 82-12-00

Le 27 novembre 1973 s'est tenue l'Assemblée Générale de l'Association Amicale des Ingénieurs Anciens Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Suivant la tradition, une réception placée sous la présidence de M. Christian BONNET, Secrétaire d'Etat au Logement, s'est déroulée dans les salons du Cercle Militaire, place Saint-Augustin, à Paris.

A cette occasion, M. Robert PAGNI a prononcé une allocution à laquelle a répondu M. Christian BONNET.

# Allocution du Président

*C'EST la deuxième fois, Monsieur le Ministre, que vous nous faites l'honneur de présider notre traditionnel banquet qui clôture notre Assemblée Générale et je me dois en tout premier lieu de vous exprimer en mon nom personnel et en celui de notre Association, nos plus vifs remerciements.*

*Pour rester fidèle à une longue tradition, il m'est agréable de saluer également tous nos invités et de leur dire le plaisir que nous avons de les voir honorer de leur présence la plus importante des manifestations de la vie de notre Association. Comme je m'étais permis de le faire l'année dernière, conscient de leurs qualités et des postes importants qu'ils occupent autant dans le secteur public que dans les organismes privés, je souhaiterais en une seule fois, sans les mentionner nominativement, leur adresser nos sincères remerciements pour nous avoir consacré leur soirée. Je tiens cependant, en m'excusant auprès d'eux de cette formule collective, à les assurer de toute l'estime et la sympathie que notre Association leur témoigne.*

*Je ne vous cacherai pas, Monsieur le Ministre, que je me sens ce soir plus à l'aise que je ne l'étais l'année dernière pour vous présenter les suggestions que toujours, conformément à la tradition, ce banquet autorisé. L'accueil toujours bienveillant et chaleureux que vous me réservez justifie cet état d'esprit, mais de plus, je voudrais rappeler les premiers mots de votre allocution de l'année dernière en réponse à la mienne : « Vous m'avez provoqué sur trois points précis, Monsieur le Président, et ce sont ces trois points sur lesquels je vous répondrai ». Vous y avez répondu tout au long de cette année, Monsieur le Ministre, par des faits et des décisions importantes auxquelles étaient associés les membres de votre Cabinet et de celui de Monsieur le Ministre de*

*l'Equipement ainsi que la plupart des Directeurs de l'Administration Centrale. Adressant mes remerciements à ces derniers pour la confiance qu'ils nous témoignent, il m'est particulièrement agréable de le faire en votre présence, que nous devons à la stabilité ministérielle et sans doute à l'appréciation qu'on porte en haut lieu sur vos qualités.*

*Quelles sont donc ces décisions importantes qui se rattachent aux demandes que nous vous avons formulées ?*

*En premier lieu, il fallait résoudre la question de la Direction de l'Ecole. Il ne nous appartient pas d'intervenir pour la modification en durée de ce poste mais à partir du moment où il n'apparaissait pas possible de prolonger le mandat de Monsieur l'Ingénieur Général THIEBAULT, notre ami à qui l'Association exprime toute son estime, il fallait décider rapidement le choix de son successeur afin qu'il puisse être en fonction avant que l'année scolaire soit largement entamée. Le Conseil de Perfectionnement ratifiait le choix de Monsieur l'Ingénieur Général PASQUET présenté par Monsieur le Directeur du Personnel et dès le 15 janvier, l'Ecole avait un nouveau Directeur, auquel étaient adjoints deux nouveaux collaborateurs en la personne de Monsieur BOSQUI pour la Direction des Etudes, et de Monsieur GUERIN pour le déplacement de l'Ecole sur le Plateau de Palaiseau. Pour reprendre un mot célèbre, le Directeur et son quarteron d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées allaient pouvoir consacrer une énergie nouvelle à tous les problèmes posés et nous nous plaçons à souligner le caractère très amical des relations que nous entretenons avec eux.*

*Vous aviez donné également votre accord, Monsieur le Ministre, et vous avez bien voulu en dégager les moyens pour que notre Directeur, acquis à cette idée, ait en outre un*

jeune ingénieur venant du secteur privé et plus particulièrement Ancien Elève-Ingénieur, chargé de l'aider à resserrer les liens de l'Ecole avec le milieu professionnel pour lequel elle forme ses élèves. Nous savons les efforts engagés avec votre agrément par Monsieur le Directeur du Personnel pour résoudre les problèmes administratifs et financiers correspondants. A vous-même et à tous ceux qui permirent la mise en place de cette importante décision, nous tenons à vous renouveler combien nous sommes sensibles à une démarche qui démontre la volonté des hautes instances du Ministère de l'Équipement, de ne pas considérer uniquement notre Ecole comme l'Ecole d'application de l'Ecole Polytechnique, mais aussi comme une institution où doivent être formés les cadres de l'industrie du Bâtiment et des Travaux Publics.

Notre deuxième préoccupation était la très importante question du déplacement de l'Ecole. Je sais, en l'évoquant, combien de remous elle a soulevés et soulève encore. En la matière, notre position avait toujours été très claire, exprimée par mon prédécesseur, le Président BCEUF. Nous ne pensons pas que l'Ecole dont les promotions croissent d'année en année, puisse jouer le rôle que nous lui demandons en restant rue des Saints-Pères. Notre époque est celle d'un renouveau dans les méthodes d'enseignement et dans la formation des élèves. On ne peut y arriver que dans un cadre plus vaste que celui que nous avons. Il nous paraît possible de conserver à l'Ecole les traditions qui ont fait sa valeur dans le passé, tout en lui donnant les moyens de la modernisation et de la croissance qu'exigent les besoins futurs de notre économie.

Monsieur le Premier Ministre en recevant à Matignon les Présidents des Associations des Anciens Elèves des Ecoles concernées par le dépla-

cement sur Palaiseau, nous avait assuré de l'intérêt qu'il portait à ce projet, rappelant qu'il en portait la paternité en ce qui concerne l'Ecole Polytechnique lorsqu'il était Ministre de la Défense Nationale. Mais fallait-il encore que nos Ministres de Tutelle veillent à la réalisation concrète du projet et obtiennent les crédits nécessaires à son exécution.

Ainsi notre intervention auprès de vous avait un double objet, d'une part, attirer votre attention sur l'enveloppe financière nécessaire et son inscription aux budgets successifs pour que l'opération ne soit pas retardée ou ralentie. Mais aussi, dépassant ce problème des moyens, vous demander d'intervenir auprès de la Commission d'Etude de Coordination des programmes présidée par Monsieur l'Ingénieur Général de JENLIS pour que l'un des quatre Présidents, auxquels je me réfère quelques instants plus tôt, en soit membre. Nous pensons en effet que dans cette époque de concertation il était intéressant de recueillir les suggestions de l'Industrie en la personne d'un de ses représentants. Vous avez bien voulu nous suivre également sur cette question et c'est notre collègue et ami, le Président GRANDMANGE, de l'Association des Anciens Elèves de l'Institut National Agronomique à qui revient la mission d'exposer notre point de vue au sein de cette Commission.

Avant d'en terminer sur ce point, je voudrais souligner tout l'intérêt que nous portons aux conclusions du Groupe de JENLIS en matière d'urbanisation du Plateau de Palaiseau. Ce dernier devrait, selon nous, acquérir rapidement les dimensions d'une véritable Ville Nouvelle, afin d'assurer aux futurs étudiants, et en particulier aux élèves de l'Ecole des Ponts un cadre de vie convenable.

Enfin sur le problème de la formation continue, votre intervention personnelle auprès de Monsieur DE-

LORS, alors Secrétaire Général du Comité Interministériel de la Formation Professionnelle, nous a permis d'organiser un grand dîner-débat au cours duquel les douze Directeurs des Grandes Ecoles et les Présidents de leurs Associations d'Anciens Elèves ont pu préciser le sens de la démarche gouvernementale sur la formation post-scolaire, le rôle que nous pouvions y jouer, les moyens qui pouvaient nous être alloués. Ce dîner organisé par nos amis de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole de Physique et Chimie de Paris, a eu un grand écho dans nos assemblées d'anciens élèves. Si chaque école a gardé son individualité sans que l'on puisse envisager un groupement d'ensemble, il est incontestable qu'une meilleure compréhension de la décision du législateur en a résulté. Sur le plan de notre Ecole, la démarche était facile. Notre nouveau Directeur adhérant à ces idées et avec l'accord des Directeurs compétents de votre Ministère, la direction de la Formation Continue pour les Ingénieurs du Corps pouvait aisément aborder le domaine des Ingénieurs de l'Industrie. Un accord entre l'Ecole, notre Association, et le groupement paritaire des Fédérations du Bâtiment et des Travaux Publics et des Syndicats de Cadres autorise des avances sur les recettes prévisibles permettant une amorce d'un cycle de stages de formation. Ces stages ouverts à tous les cadres de l'Industrie permettent l'affirmation de l'Ecole comme organisme privilégié pour le recyclage des cours spécifiques à son enseignement. Ils placent l'Ecole en concurrence avec des Instituts privés et cette compétition doit faire naître une meilleure adaptation de l'Ecole à notre Industrie.

Ainsi, Monsieur le Ministre, si notre action ne peut être qu'un soutien de l'Ecole, il apparaît que toutes les fois qu'elle se cristallise sur des

problèmes concrets et pragmatiques, elle rencontre auprès de vous et des membres de votre Administration une compréhension que nous avons plaisir à souligner.

Aussi la tentation est grande, Monsieur le Ministre, de vous provoquer à nouveau avec le respect que nous vous portons et de vous soumettre d'autres idées.

Ce soir, nous souhaiterions aborder le problème des conditions matérielles offertes aux Elèves-Ingénieurs pendant leur scolarité, notamment en ce qui concerne le remboursement des frais de déplacement et de stages nécessités par les études.

En effet, poursuivant sa politique active d'insertion des Elèves dans la vie professionnelle et de leur initiation au métier de l'Ingénieur, l'Ecole multiplie les visites de chantiers et stages dans les entreprises, en plein accord avec notre Association. En outre, les Elèves effectuent, dans le cadre des options de troisième année, un travail de fin d'études au sein d'organismes d'accueil choisis pour leur compétence et leur disponibilité en conseillers d'études. En nombre croissant ces travaux de fins d'études sont effectués en province, afin de répondre aux directives gouvernementales en matière de décentralisation. Mais ces activités entraînent des frais supplémentaires qu'il est difficile de demander aux Elèves de supporter, et que l'Ecole ne peut pas rembourser à l'exception des frais de déplacement qui sont engagés par les Elèves dispensés des droits de scolarité. Une estimation sommaire nous conduit à penser qu'un crédit spécial de l'ordre de 500.000 F. par an permettrait sinon de faire face à tous les besoins en ce domaine, tout au moins d'accroître sensiblement ces activités qui présentent le plus grand intérêt pour nos futurs ingénieurs.

Aussi notre Association vous serait-elle particulièrement recon-

naissante, Monsieur le Ministre, de faire étudier cette question par vos Services, à la fois dans son principe et ses modalités d'application, afin que, si une décision dans ce sens vous paraît possible, les Elèves-Ingénieurs puissent en bénéficier dans le meilleur délai.

Je voudrais rattacher ma conclusion, Monsieur le Ministre, à l'importante décision prise autant par notre Association consœur, le P.C.M., que par la nôtre dans son Assemblée Générale d'aujourd'hui, visant à la création d'une Association unique de tous les Ingénieurs sortis de cette Ecole.

Je tiens à en préciser l'objet et l'intérêt en saluant d'abord tous ceux au sein du P.C.M. qui ont permis de la réaliser, notamment le Président MAYER et les membres de son Directoire.

Je rappellerai tout d'abord que la Section « Ponts » du P.C.M. ayant voté à l'unanimité la possibilité d'appartenir à notre Association, nous sommes tous réunis pour l'accomplissement d'une même mission : à savoir apporter à notre Ecole toute l'aide qu'elle peut attendre de ses anciens Elèves et pourvoir à son épanouissement. Je tiens à préciser pour nos camarades du Corps des Ponts que nous n'avons rien d'autre à l'esprit en leur demandant de se regrouper avec nous. Nous ne voulons pas déborder de notre statut actuel d'Ingénieur Civil, pour rechercher une appartenance possible avec l'Administration. Nous n'avons pas à aborder les problèmes qui leur sont propres et qui sont l'objet du P.C.M. au sein duquel ils se rencontrent avec leurs camarades des Mines avec lesquels ils ont une commune origine. Notre ambition est uniquement, et je tiens à le souligner une nouvelle fois, pour lever toute équivoque, de présenter dans la défense des problèmes de l'Ecole un front uni, de manière à ce que les

instances gouvernementales avec lesquelles nous sommes en rapport, n'aient pas à faire une distinction qu'elles ne saisissent pas.

Pour être logiques avec nous-mêmes, il était naturel que nous demandions à nos membres une modification de nos statuts afin que tous les membres de la Section du P.C.M. puissent être membres de notre Assemblée Générale. Enfin pour démontrer l'objectivité de notre pensée, si nos camarades du Corps le désirent, nous porterons à la Présidence de l'Association un des leurs, l'échange des deux origines se faisant à chaque mandat, étant entendu qu'il en sera de même pour les vice-présidents mais en sens opposé.

C'est là une des décisions les plus importantes intervenues dans la vie de nos Associations depuis 1950 rendue d'autant plus nécessaire que notre époque se caractérise par la concentration des moyens.

Elle est née et s'est concrétisée sous votre patronage, Monsieur le Ministre. Je me devais de le rappeler et de vous assurer plus que jamais que cette Association de 3.000 membres tenant à la fois dans l'Administration et les entreprises privées les postes clefs de l'action et de la décision, vous apporte son concours sans réserve dans le cadre de son objet. Que notre Directeur et ses Collaborateurs que nous tenons à joindre à vous-même dans notre témoignage de gratitude pour la mise en place des solutions évoquées, sachent aussi que ce concours leur est garanti pour le succès des actions entreprises.

# Allocution de M. Christian Bonnet

Je serai bref, Mon Cher Président, d'autant plus qu'avec ses amis on ne fait point cérémonie, et qu'au demeurant trois des aspirations dont vous vous étiez fait l'écho l'an dernier ont été, comme vous l'aviez si bien souligné, couronnées d'une suite positive.

Le Gouvernement a décidé, ce n'est pas une nouveauté pour vous : je veux croire que ce ne l'est pas non plus pour vous Messieurs, de faire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées une grande école de formation des Ingénieurs du Génie Civil, et pour cela il a voulu lui donner les meilleures chances. Les meilleures chances, pour un instrument comme le vôtre, c'est d'abord son Etat-Major et ce m'est l'occasion ici, après avoir rappelé le renforcement intervenu depuis l'an dernier et notamment dans le sens que vous aviez souhaité, grâce à la nomination auprès du Directeur de l'Ecole de M. RAABE, Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées, en qualité de chargé de mission pour les relations avec la Profession, de saluer Monsieur l'Ingénieur Général THIEBAULT et de souhaiter un heureux et fécond « quinquennat » à son successeur Monsieur l'Ingénieur Général PASQUET.

En ce qui concerne les effectifs, et à partir du moment où l'on y inclut les effectifs issus de cette grandeur de la formation permanente à laquelle Monsieur CHABAN-DELMAS et Monsieur DELORS ont attaché leurs noms, une croissance de 5 % par an devrait porter les effectifs de l'E.N.P.C. en équivalents-élèves de 500 (situation actuelle) à environ 900 (situation en 1988). Les conditions matérielles doivent évoluer comme évoluent les techniques et les effectifs, et c'est la raison pour laquelle le Gouvernement a décidé de vous installer dans un nouveau cadre.

Ce nouveau cadre, il devra être un instrument efficace, il devra, bien

entendu, être d'un coût acceptable et devra, de surcroît, par son architecture, porter témoignage de la qualité de nos hommes de l'art. Que l'environnement immédiat soit celui de St-Quentin-les-Yvelines me paraît avoir valeur de symbole et être le signe annonciateur d'une évolution que pour ma part je souhaite, bien que l'option d'aménagement régional et urbain de l'E.N.P.C. soit actuellement choisie par une partie non négligeable des promotions, il me paraît hautement souhaitable que les futurs ingénieurs d'administration et du secteur privé s'y intéressent en plus grand nombre encore et ne la délaissent pas au profit de cursus purement scientifiques et techniques. Certes, un esprit scientifique peut souffrir du manque de rigueur d'un domaine où les chapelles, les expérimentations, les modes font et défont à une allure très rapide et où ce qui était vérité hier risque d'être erreur ou faute le lendemain, mais l'urbanisme c'est aussi et c'est surtout la science de l'humain.

Etre constructeur et aménageur de cités est un destin qui en vaut beaucoup d'autres et qui tire sa noblesse précisément des difficultés à maîtriser et de l'importance de ses conséquences sur la vie de nos compatriotes. Il faut donc, et c'est à votre Association que je lance cet appel, veiller à ne pas tarir le courant des dernières années qui avait conduit beaucoup d'ingénieurs à se diriger vers l'Urbanisme.

Vous avez, Mon Cher Président, évoqué deux sujets de préoccupations. A dire le vrai, je pense qu'il n'y en a plus qu'un, celui d'un appoint budgétaire pour l'amélioration de certaines conditions matérielles de vos élèves-ingénieurs.

Il est trop tard pour les situer dans la perspective du budget pour 1974, il n'est pas trop tard mais il est presque temps de les prendre en charge dans la perspective du budget pour



## Mutations

M. FILLET Anthony, ingénieur des Ponts et Chaussées au Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne, autorisé à effectuer un stage aux U.S.A. est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1973, affecté à l'Administration Centrale au Service des Affaires Economiques et Internationales.

Arrêté du 20 novembre 1973.

M. MOUY Jean, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées placé en service détaché auprès de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, est à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, réintégré dans son administration d'origine et affecté au Service Régional de l'Équipement Provence-Côte d'Azur.

Arrêté du 5 décembre 1973.

M. ROOS René, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à la Direction des Bases Aériennes, est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1973, mis à la disposition de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile - Section des Bases Aériennes.

Arrêté du 10 décembre 1973.

M. MAILHEBAU Gilbert, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, mis à la disposition de l'Office d'Habitations à Loyer Modéré de la ville de Paris, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, mis à la disposition de l'Inspection Générale de l'Aviation Civile - Section des Bases Aériennes.

Arrêté du 10 décembre 1973.

M. CELTON Raymond, ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission auprès du Directeur départemental de l'Équipement de la Manche, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, muté à la Direction départementale de l'Équipement de l'Eure en qualité de chargé de mission auprès du Directeur départemental de l'Équipement.

Arrêté du 11 décembre 1973.

M. GUERET Hubert, ingénieur des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Équipement du Gers, est, à compter du 7 janvier 1974, nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Sarthe.

Arrêté du 13 décembre 1973.

M. PORTIGLIA Michel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, dé-

taché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Équipement de la Sarthe, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Moselle.

Arrêté du 13 décembre 1973.

M. SAVEL Jean, ingénieur des Ponts et Chaussées, conseiller technique du Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, est, à compter du 1<sup>er</sup> février 1974, nommé Directeur départemental de l'Équipement du Gers.

Arrêté du 13 décembre 1973.

M. ROBIN Marcel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Équipement de Saône-et-Loire, est, à compter du 16 janvier 1974, réintégré dans son corps d'origine et affecté à l'Inspection générale de l'Équipement pour recevoir une mission d'inspection générale.

Arrêté du 17 décembre 1973.

M. BOSC René, ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction départementale de l'Équipement des Bouches-du-Rhône, est, à compter du 16 janvier 1974, nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Saône-et-Loire.

Arrêté du 17 décembre 1973.

M. REGARD Robert, ingénieur des Ponts et Chaussées, mis à la disposition du Ministre de l'Intérieur, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du Ministre des Armées en qualité de Sous-Directeur Technique à la Direction de l'Infrastructure Air.

Arrêté du 17 décembre 1973.

M. GRINSPAN Paul, ingénieur des Ponts et Chaussées au service des Affaires Economiques et Internationales, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, muté au service de la Navigation Rhône-Saône et canal du Rhône au Rhin, pour y être chargé de l'arrondissement de Besançon.

Arrêté du 17 décembre 1973.

M. PLENAT Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées au Service Mari-

time des Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, (chargé de l'arrondissement maritime de Calais) est, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1974, muté à la Direction départementale de l'Équipement de la Manche, en qualité d'adjoint au Directeur départemental.

Arrêté du 1<sup>er</sup> février 1974.

## Retraites

M. DARDE André, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1974.

Arrêté du 23 novembre 1973.

M. LEHUEDE Michel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est admis sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974.

Arrêté du 23 novembre 1973.

M. MATHIS Pierre, ingénieur général des Ponts et Chaussées en position de service détaché auprès de la ville de Nice, est, à compter du 12 décembre 1973, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 30 novembre 1973.

M. BOISSIN Henri, ingénieur général des Ponts et Chaussées en position de service détaché auprès de la Préfecture de Paris, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, réintégré pour ordre dans son Administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 30 novembre 1973.

M. LEMAIRE René, ingénieur général des Ponts et Chaussées, chef de l'Inspection générale de l'Aviation Civile, président du Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne, est, à compter du 17 avril 1974, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 11 décembre 1973.

M. ROUX Jacques, ingénieur général des Ponts et Chaussées, président de la première section du Conseil général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 3 mars 1974, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 28 décembre 1973.

M. ARRIBEAUTE Pierre, ingé-

nieur général des Ponts et Chaussées, chargé de l'Inspection Générale du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, est, à compter du 2 avril 1974 admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 28 décembre 1973.

M. BLONDEAU François, ingénieur général des Ponts et Chaussées, au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 17 mai 1974, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 28 décembre 1973.

## Nominations

M. DOBIAS Georges, ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé adjoint au Directeur des Transports Terrestres, à compter du 28 janvier 1974.

Arrêté du 24 janvier 1974.

## Promotions

Les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'ingénieur général, sont promus ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées à compter des dates ci-après.

M. GRUOT Jacques, (en service détaché) : 26 août 1973.

M. BLAISE Pierre : 26 août 1973.

M. BRIQUEL Henri : 30 août 1973.

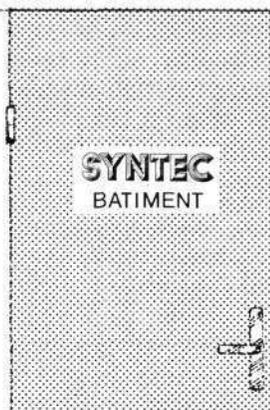
M. COLAS Gérard : 18 octobre 1973.

## Décisions

M. FERMIN Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées est, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1973, placé en service détaché pour une période de cinq ans, auprès du Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer en vue d'y exercer les fonctions de son grade.

Arrêté du 9 novembre 1973.

M. SAINTIER Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées est, à compter du 1<sup>er</sup> août 1973, placé en service détaché pour une période d'un an



# derrière cette porte des hommes de SYNTEC BATIMENT travaillent pour vous !...

... des hommes responsables, particulièrement qualifiés, qui n'ont pas peur de mettre en pratique le principe du « coût d'objectif » prévisionnel, récemment rendu obligatoire par le décret du 28/2/73.

Ces hommes appartiennent à des Bureaux d'Etudes Techniques, membres de SYNTEC BATIMENT\*.

C'est parce qu'ils connaissent parfaitement toutes les techniques, parce qu'ils se savent effectivement responsables des conditions matérielles de coût et de délai, parce qu'ils sont certains de « tenir » leurs prévisions, que les adhérents de SYNTEC BATIMENT sont heureux de voir « sortir » ce nouveau décret, puisque, depuis des années, dans le domaine de la construction de bâtiments industriels, administratifs et commerciaux, hôpitaux, constructions scolaires et universitaires, bâtiments d'habitation, hôtels... ils ont réussi à assurer à la satisfaction générale:

- o les études préliminaires et de définition d'un ouvrage,
- o les études d'avant-projets,
- o l'organisation du lancement et du dépouillement des appels d'offres,
- o la préparation des marchés,
- o l'établissement des études d'exécution ou leur contrôle,
- o la maîtrise de chantier,
- o la réception des travaux.

*Du fait du décret du 28/2/73, une des sociétés membres de Syntec Bâtiment peut être, demain, votre maître d'œuvre responsable.*

## SYNTEC BATIMENT

\* Chambre Syndicale des  
SOCIÉTÉS D'ÉTUDE et de CONSEILS  
2, rue de l'Oratoire - 75001 PARIS  
Tél. : 260.34.79 - 508.17.31

Liste des Membres de SYNTEC BATIMENT sur simple demande



après du Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer en vue d'y exercer les fonctions de son grade.

Arrêté du 12 novembre 1973.

M. BOULEAU André, ingénieur des Ponts et Chaussées est, à compter du 1<sup>er</sup> février 1973, placé en service détaché pour une période de cinq ans, auprès de l'Etablissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée en vue d'y exercer les fonctions de conseiller technique.

Arrêté du 12 novembre 1973.

M. FELIX Bernard, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1973, placé en position de disponibilité pour une période de 3 ans, en vue d'exercer des fonctions de Direction dans le secteur des activités civiles auprès de la société MATRA ainsi que de ses filiales, la société INTERLEC et la Compagnie Industrielle de Matériel de Transport (C.I.M.T.).

Arrêté du 14 novembre 1973.

M. LACAZE Jean-Paul, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées est,

à compter du 8 février 1973, placé en service détaché pour une période de cinq ans, auprès de l'Etablissement public chargé de l'Aménagement de la ville nouvelle de Vaudreuil en qualité de directeur général.

Arrêté du 14 novembre 1973.

M. SPIELREIN Marc, ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de l'Assistance Publique à Paris, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, réintégré dans son administration d'origine et maintenu à la disposition du Ministre de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale.

Arrêté du 22 novembre 1973.

M. VELTZ Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1973, mis à la disposition de la Société Centrale pour l'Equipement du Territoire en vue d'exercer des fonctions de sous-directeur.

Arrêté du 29 novembre 1973.

M. GRANDMONT Jean-Michel, ingénieur des Ponts et Chaussées est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1972, maintenu en service détaché pour une période d'un an auprès du Centre Na-

tional de la Recherche Scientifique en vue d'y exercer les fonctions de chargé de recherche.

Arrêté du 3 décembre 1973.

M. PRANDI Erio, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité auprès de la Société d'Etudes Techniques et Economiques Géotechnique (« S.E.T.E.C. - Géotechnique ») est maintenu dans cette position à compter du 28 décembre 1973 pour une nouvelle et dernière période de 3 ans auprès de la même Société en qualité de Président directeur général.

Arrêté du 3 décembre 1973.

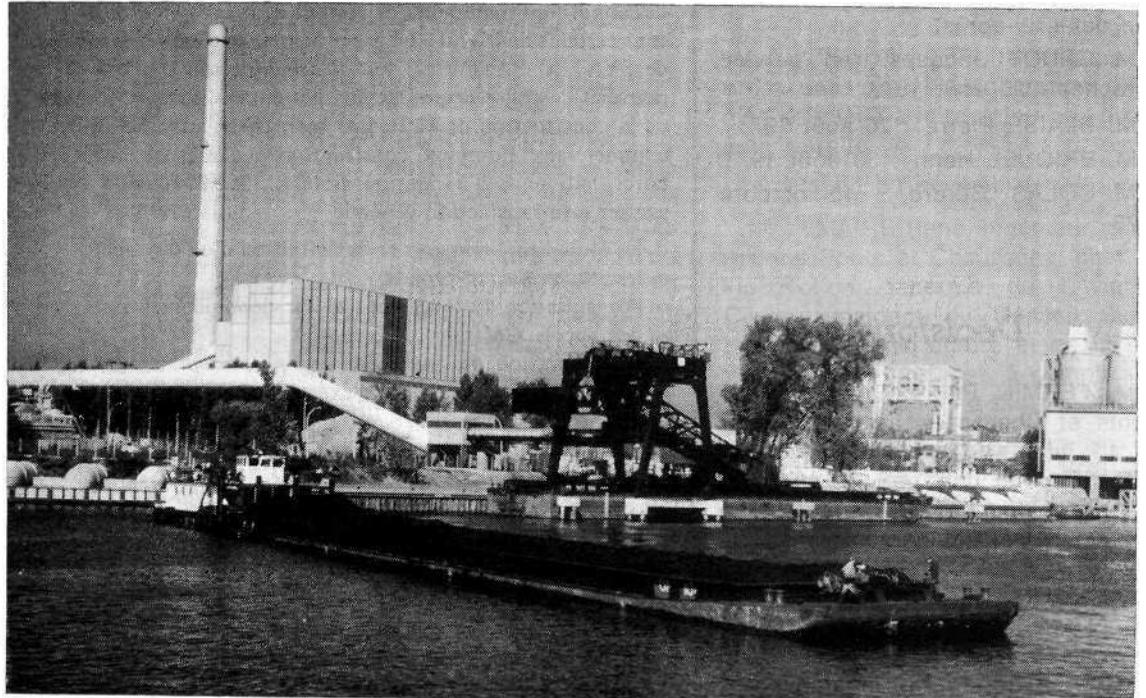
M. TINTURIER Georges, ingénieur général des Ponts et Chaussées, mis à la disposition du Ministre de la Protection de la Nature et de l'Environnement en qualité de délégué régional chargé d'une mission d'inspection générale de l'Environnement « Haute-Normandie », est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1973, chargé de mission auprès des inspecteurs généraux chargés de la troisième circonscription territoriale d'Inspection générale de l'Equipement « Région Parisienne ».

Arrêté du 5 décembre 1973.

**CGPVN**

**COMPAGNIE  
GÉNÉRALE  
DE POUSSAGE  
SUR LES VOIES  
NAVIGABLES**

PHOTO EUROPIIMAGES



Convoi poussé de charbon pulvérulent  
Au second plan, roue-pelle de déchargement pour la Centrale E.D.F.

## Naissance

M. et Mme Claude GRESSIER ont la joie de vous faire part de la naissance de leur troisième fils Aurélien, le 23 novembre 1973 à Versailles.

## Décès

On nous prie de vous faire part du décès des camarades :

ARON Jean-Claude, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

BIREAU Armand, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

CARPENTIER Pierre, ingénieur général des Ponts et Chaussées.

COYNE Louis, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

DUQUENNOIS Hilaire, ingénieur des Ponts et Chaussées.

JOUVENEUX André, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

LEFRANC Marcel, ingénieur des Ponts et Chaussées.

MICHAUD dit VAUDOIS Maurice, ingénieur général des Ponts et Chaussées.

PINCHON Marc, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Dans une précédente édition (novembre 1973) nous vous avons fait part du décès de M. René DONTOT, inspecteur général honoraire de l'Enseignement, Commandeur de la Légion d'Honneur, père de M. Jacques DONTOT, ingénieur en chef des Mines (1935). Nous avons omis de préciser que M. René DONTOT était également le beau-père de Jean CHENEVIER (1937), ingénieur en chef des Mines et le grand-père de François CHENEVIER (1964) ingénieur des Mines.

M. BECKER Dominique, ingénieur des Ponts et Chaussées, adjoint au chef de la Mission d'Etudes et d'Aménagement des rives de l'étang de Berre, est, à compter du 28 mars 1973, affecté au Service régional de l'Équipement « Provence - Côte - d'Azur ».

Arrêté du 17 décembre 1973.

M. COSTE Jean-François, ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1973, placé en service détaché pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable auprès de l'Établissement Public pour l'Aménagement de la région de la Défense (E.P.A.D.) en vue d'y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 19 décembre 1973.

M. ROGER Philippe, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1973, placé en service détaché pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable auprès de la ville de Toulouse en qualité de Directeur général des Services Techniques.

Arrêté du 20 décembre 1973.

M. MAHE François, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé de mission auprès de l'Inspecteur général chargé de la septième circonscription d'Inspection générale des services extérieurs de l'Équipement (région Bretagne) est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1973, muté dans l'intérêt du service à la résidence administrative à Vannes.

Arrêté du 26 décembre 1973.

M. de GAYARDON de FENOYL Christian, ingénieur des Ponts et Chaussées en service détaché auprès de la Société Anonyme d'H.L.M. « Les Logements Familiaux », est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1973, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et placé en position de disponibilité pour convenances personnelles pour une période de 1 an éventuellement renouvelable.

Arrêté du 26 décembre 1973.

M. MAZZOLINI Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction départementale de l'Équipement du Nord, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, mis à la disposition de la Communauté urbaine de Lille pour y exercer les fonctions de Directeur général de l'Agence d'Urbanisme.

Arrêté du 8 janvier 1974.

M. DESBAZELLE Pierre, ingénieur général des Ponts et Chaussées chargé de la 17<sup>e</sup> circonscription d'Inspection générale des Services extérieurs de l'Équipement (région Bourgogne) est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, chargé de la quatrième circonscription d'Inspection générale des Services extérieurs de l'Équipement (région Centre).

Arrêté du 14 janvier 1974.

M. BOULESTEIX Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction départementale de l'Équipement des Ardennes, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, mis à la disposition du Syndicat des Transports parisiens en vue d'y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 14 janvier 1974.

M. HERMAN Jean, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en service détaché auprès du Port autonome de Bordeaux, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, réintégré dans son administration d'origine et affecté à la direction des Routes et de la Circulation routière.

Arrêté du 17 janvier 1974.

M. CALAME Pierre, ingénieur des Ponts et Chaussées en service détaché, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1974, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du Commissariat général du Plan de l'Équipement et de la Productivité.

Arrêté du 18 janvier 1974.

Sont chargés d'une mission d'Inspection Générale :

M. PRADES Jean-Louis, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à la mission d'Inspection générale de la comptabilité à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1973.

M. MAHE François, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, auprès de l'Inspecteur général, chargé de la 7<sup>e</sup> circonscription d'Inspection générale (Bretagne) à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1973.

Arrêté du 4 février 1974.

M. GLUNTZ Philippe, ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de mission auprès du Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1<sup>er</sup> février 1974, mis à la disposition de la Société Générale en vue d'y exercer les fonctions d'ingénieur conseil.

Arrêté du 5 février 1974.

*Nos lecteurs trouveront, ci-après, des informations transmises par des entreprises travaillant pour les Ponts et Chaussées ou intéressant les services des Ponts et Chaussées par certaines de leurs productions. Le caractère documentaire de ces informations nous a paru justifier leur publication ; elles sont toutefois publiées sous la seule responsabilité des firmes intéressées.*

#### A EXPOMAT CETTE ANNEE, NOUVELLE VERSION AMELIOREE DU MILLSTOUR

Le matériel MILLSTOUR, entièrement préfabriqué, permet, au moyen d'un cadre d'un type nouveau, coulisant, des mises à hauteur faciles. Il élimine ainsi l'obligation d'avoir des cadres de différentes hauteurs pour atteindre le niveau désiré.

Le matériel MILLSTOUR, complètement galvanisé, est très léger : l'élément le plus lourd pèse moins de 10 kg. La charge admissible par poteau est de 6 tonnes, soit, pour l'ensemble à 4 poteaux, le plus couramment utilisé, 25 tonnes.

Une des caractéristiques du MILLSTOUR est de permettre le montage d'ensembles à nombreux poteaux : cette technique est employée pour échafaudages à grande hauteur ou

pour étaitements de charges concentrées.

A titre d'exemple, une tour de 2,80 m × 2,80 m comprenant 20 poteaux, peut admettre une charge de 120 tonnes.

Le verrouillage automatique des poteaux, sans aucune broche, constitue une sécurité absolue en cas de déplacement à la grue.

Incorporé au niveau désiré dans une tour ou dans une structure à nombreux poteaux, le système terminal permet le télescopage du coffrage sans démontage. La course utile est de 0,90 m pour une seule manœuvre, soit 1,20 m en utilisant le débattement des vérins.

En incorporant plusieurs systèmes

terminaux, on peut obtenir des courses supérieures. Il est à noter que, pendant toute la manœuvre de descente et de remontée, le contreventement est toujours parfaitement assuré.

Le télescopage peut être réalisé :

- par des vérins hydrauliques,
- par des vérins mécaniques.

Des dispositifs sont prévus pour recevoir aussi bien un système que l'autre.

Le MILLSTOUR peut être facilement déplacé au moyen de galets très rapidement adaptables :

- 1) cadre à galets pour déplacement sur sol béton,
- 2) béquille à galets pour déplacement sur sol accidenté.

A Expomat : Bloc 36, allée 4 S.

**Société MILLS**

82, rue Edouard-Vaillant  
93350 LE BOURGET

**LE STAND ALBARET A EXPOMAT**

La Société ALBARET présentera sur son stand d'EXPOMAT l'ensemble de ses fabrications comportant exclusivement des matériels de compactage et de cylindrage.

Grâce à la technicité et à la qualité des matériels proposés, la firme de Rantigny occupe aujourd'hui une place de tout premier ordre sur le marché mondial et exporte les 2/3 de sa production.

La gamme proposée se compose :  
**Compacteurs Automoteurs à Pneus**

« GEOPACTOR », 50 tonnes, charge par roue de 10 tonnes, suspension hydraulique à correction d'assiette, 240 ch., transmission powershift.

« ORTHOPACTOR P. 5 », 35 tonnes, charge par roue de 5 tonnes, suspension hydraulique à débattement vertical, 150 ch., transmission powershift.

« ISOPACTOR - M. 5 », MAJOR de 33 tonnes et STANDARD de 27 tonnes, 3 tonnes par roue, suspension hydraulique à correction d'assiette, 135 ch., transmission powershift.

« ORTHOPACTOR P. 3/PF. 3 », de 22 tonnes, 3 tonnes par roue, suspension hydraulique à débattement vertical, 113 ch., transmission powershift.

« ISOCOMPACT C.F. 2 », de 15 tonnes, 1,7 tonnes par roue, suspension hydraulique, 65 ch., transmission powershift.

**Rouleau Vibrant Automoteur**

« SISMOPACTOR 850 S », de 8,7 tonnes, 100 ch., transmission entièrement hydrostatique, fréquence variable.

**Rouleaux Compresseurs**

« TC. 12 », tandem de 8/12 tonnes, 65 ch., convertisseur de couple, inverseur powershift.

« RN. 16 », tricycle de 9/15 tonnes, 65 ch., direction hydraulique, inverseur powershift.

**Compacteurs à pneus tractés**

De 11 à 100 tonnes.

**Compacteurs de pente**

« ISO-TELE » et « TELEPACTOR ».

Les matériels proposés peuvent recevoir des équipements auxiliaires aptes à résoudre les problèmes particuliers posés par certains chantiers :

- Dispositif de gonflage en marche VARIOBAR.
- Dispositif de pulvérisation de produits anti-collage.
- Jupes de protection thermique des pneumatiques.
- Dispositif de compactage des bordures SIDE-ROLL.
- Dispositif de contrôle de compactage.
- Lame de régilage.
- Autolestage
- Climatisation.

D'autre part, chaque engin peut également être équipé des éléments d'insonorisation pour répondre, le moment venu, aux normes dont l'application est prévue pour fin 1974.

Il est intéressant de signaler que les résultats de compactage remarquables obtenus par le SISMOPACTOR 850 S ont conduit ALBARET à prévoir deux versions, de largeur différente, particulièrement destinées au compactage des matériaux hydrocarbonés, incorporant entre autre un dispositif de pulvérisation d'une grande autonomie.

A EXPOMAT : Stand 343, Allées W et E.

**ALBARET S. A.**  
60290 RANTIGNY  
Tél. : 456-06-84

## DU NOUVEAU !

Mettant en application une politique tendant à diversifier les activités de la Société, AUXILIAIRE ENTREPRISES présente plusieurs matériels nouveaux. Nouvelles fabrications, mais également innovations sur le marché français des matériels de Travaux Publics à l'usage des Entreprises Routières.

Il s'agit en premier lieu d'un ensemble entièrement mobile — TEM 120 — destiné au *stockage-tampon des enrobés bitumineux* à la sortie des malaxeurs d'un poste d'enrobage continu. Depuis un certain temps déjà, il est apparu nécessaire sur certains chantiers d'adjoindre à ces postes, un trémie tampon de capacité relativement importante, permettant de régulariser la fabrication en limitant les arrêts du poste.

Cette disposition apporte comme avantages très appréciables :

- Une *meilleure qualité* du produit
- Un *débit journalier plus important*
- Une *réduction de la consommation du fuel* par le séchage
- Une *dépense d'énergie* relativement plus faible
- Une *moins grande fatigue* des organes mécaniques
- Enfin, dans beaucoup de cas *l'économie de camions* de transport sur le chantier.

Pour bénéficier de ces avantages les Entreprises ont eu recours aux trémies de stockage conçues à l'origine pour équiper les postes d'enrobage discontinus. Ces trémies, très

bien adaptées à ces installations présentent par contre certains inconvénients dans cette nouvelle utilisation. En effet, ces matériels ont deux caractéristiques peu compatibles avec le poste mobile d'enrobage continu : ce sont des trémies fixes, alimentées en discontinu, d'où :

- opérations de montage sur chantier longues et laborieuses
- nécessité d'augmenter la capacité de la trémie de sortie du malaxeur et de surélever ce dernier pour maintenir le passage direct des camions
- consommation d'énergie importante due au fonctionnement discontinu du skip.

L'ensemble TEM 120 réalisé par AUXILIAIRE ENTREPRISES apporte la solution rationnelle attendue par les utilisateurs français :

- capacité utile de la trémie : 120 tonnes
  - débit du transporteur : 300 t/h
- telles sont les caractéristiques principales de ce matériel composé de deux semi-remorques de 20 tonnes environ chacune.

La première est la *trémie de stockage*, de forme parallélépipédique entièrement calorifugée munie en tête d'une trémie anti-ségrégation et à la base de deux mamelles pour chargement réparti dans la benne d'un camion. La hauteur sous trappe permet de placer un pont bascule non enterré.

La seconde est le *transporteur continu*, montant les enrobés dans la trémie. Repliable pour le transport, cet appareil se présente sous la forme d'un long caisson, à la partie inférieure duquel, des palettes, fixées à deux chaînes spéciales, glissent dans un couloir en remontant l'enrobé.

Ce couloir est composé d'éléments particulièrement résistants à l'abrasion et très facilement accessibles.

L'entraînement est réalisé par une transmission hydrostatique permettant d'ajuster la vitesse du transporteur au débit du poste et d'allier la souplesse à la force à basse vitesse.

Le transporteur est muni d'un système de chauffage, d'une protection calorifuge et d'un dispositif de nettoyage.

AUXILIAIRE ENTREPRISES présente également une nouvelle centrale mobile pour la *fabrication de matériaux stabilisés* : la SAM 50.200 - 3D.

Cette centrale entièrement mobile et très compacte a été étudiée pour la réalisation des petits et moyens chantiers. Elle est conçue pour la production de matériaux traités aussi bien aux liants hydrauliques : chaux-ciment, qu'aux liants hydrocarbonnés : émulsions de bitume. Son débit va suivant les produits fabriqués, de 120 à plus de 200 t/h. L'ensemble composé de trois semi-remorques est installé très rapidement sans engin de levage et sans travaux de génie civil préalables.

Comme ses sœurs aînées, la centrale SAM 50.200 - 3D peut être fournie dans les versions : dosage volumétrique - contrôle pondéral et dosage pondéral.

Autres matériels nouveaux venant s'ajouter aux nombreux appareils de dosage construits par AUXILIAIRE ENTREPRISES : le contrôleur de débit TP 15. Cet appareil trouve sa place aussi bien dans les centrales de stabilisation pour le contrôle pondéral de la chaux ou du ciment que dans les postes d'enrobage continus, où il permet de contrôler la quantité de filier à introduire dans le malaxeur.

Il se compose essentiellement d'un tapis à vitesse variable reposant sur un peson, organe d'une chaîne de mesure de débit à laquelle peut être relié soit un indicateur soit un enregistreur. Un capotage complet enfer-

me le tapis peseur absolument indépendant du reste de la machine.

Alimenté par un ou plusieurs appareils de dosage : vis ou distributeurs rotatifs, le TP 15 peut, moyennant une simple adaptation, être transformé en doseur pondéral. Deux types sont commercialisés : le TP 15 et le TP 30 : débit 15 et 30 t/h.

Ces matériels nouveaux viennent harmonieusement se joindre à la gamme très complète des centrales S.A.E. pour fabrication de matériaux stabilisés, de plus en plus employés dans la construction des assises de chaussées.

AUXILIAIRE ENTREPRISES reste dans ce domaine le spécialiste incontesté, en mettant à la disposition des Entreprises des matériels toujours plus performants, grâce aux options technologiques retenues.

De nouvelles unités mobiles de 1000 t/h ont été mises en route récemment sur des chantiers autoroutiers, s'ajoutant à celles déjà en service depuis 3 ans.

Des centrales fixes permettant de servir sans attente la clientèle venant s'approvisionner en produits variés, équipent les points stratégiques des grands centres.

Tous ces matériels sont entièrement fabriqués dans les Ateliers de AUXILIAIRE ENTREPRISES, où sont regroupés les services généraux de la Société.

Les matériels décrits ci-dessus seront présentés au Salon d'EXPOMAT.

**Société Auxiliaire  
Entreprises**  
Z.I. Saint-Benoît-la-Forêt  
37500 CHINON



ENTREPRISE  
**POILLOT**  
TRAVAUX PUBLICS

11, rue de la Maladière - 21160 Marsannay-la-Cote

TRAVAUX ROUTIERS  
MATÉRIAUX DE VIABILITÉ  
TERRASSEMENT MÉCANIQUE  
ASSAINISSEMENT - MAÇONNERIE

Téléphone : (80) 23.42.27  
C.C.P. : Dijon 1.478-89

ÉTABLISSEMENTS

**Pierre Sanz et Cie (s.a.)**

TERRASSEMENTS  
DÉMOLITIONS - ROUTES  
BÉTON - ASSAINISSEMENTS

Siège Social  
Ateliers - Dépôt

LA TRESNE (33)  
Tél. 20-76-62 (3 lignes)

**SOCIÉTÉ DES  
GRANDS TRAVAUX  
DE L'EST**

Société Anonyme au Capital de 19.065.000 F

92, avenue Kléber, PARIS-16<sup>e</sup>

**OUVRAGES D'ART  
ROUTES  
BATIMENTS**

Remplacer 2 brouettes ordinaires  
par 1 "VIVIANE" c'est faire  
**1 million d'économie par an !**

**VIVIANE**

breveté  
S.G.D.G.

SUR ESSIEU PORTEUR A DEUX ROUES



*Le matériel,  
le mieux adapté  
à toutes les  
manutentions  
simples*

DE 100 A  
350 LITRES  
DE CAPACITÉ

CHARIOTS CLAIRES-VOIES TUBE / DIABLES MARBRIERS TUBE  
DIABLES CLASSIQUES TUBE  
BENNES BÉTON A CROCHETS DE LEVAGE, ETC...

VIVIANE - 20 rue Monge - 69100 Villeurbanne - FRANCE - Tél. (78) 68.56.61

**PÉTRISSIONS & C<sup>ie</sup>**  
ANGERS

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 500 000 F

SAINT-BARTHÉLEMY - 49800 TRELAZE

Téléphone : (41) 91.81.81 (+) - B. P. N° 4 - R.C. Angers 59 B 38

TRAVAUX SOUS-MARINS - TRAVAUX PUBLICS  
FORAGES HORIZONTAUX  
SPÉCIALISTE DES OUVRAGES D'ART

Reconnaitances - Visites -  
Profils - Découpage des métaux  
et bois - Maçonnerie et  
injections de mortier

Tous travaux de déroctage  
Toutes interventions s.-marines  
Télévision sous-marine

BARRAGES AUTOMATIQUES — BARRAGES SEMI-AUTOMATIQUES  
CLAPETS BASCULANTS — VANNES LEVANTES

**Ets ARNODIN et Cie**

PONTS  
PONTS SUSPENDUS  
REVALORISATION  
ET VISITES DE PONTS  
PEINTURE SPECIALE

19600 LARCHE

Tél. 85.31.32

# S.F.E.D.T.P

SOCIÉTÉ FRANÇAISE  
D'ENTREPRISE DE DRAGAGES  
ET DE TRAVAUX PUBLICS

Siège Social : 10, rue Cambacérès, PARIS (8<sup>e</sup>) - Tél. 265.67.61

Direction et Services Techniques :

29, rue de Miromesnil, PARIS (8<sup>e</sup>) - Tél. 265.09.30

Travaux à la Mer

Dragages et Terrassements

Aménagements Hydro-Electriques

Barrages et Canaux - Routes

Ouvrages d'Art

Assainissement et Adduction d'eau

Fondations Spéciales

Bâtiments et Usines



## Société Générale d'Entreprises

Société Anonyme au Capital de 52 400 000 Francs

56, rue du Faubourg-St-Honoré - PARIS (8<sup>e</sup>)

Tél. : 266.12.34

### ENTREPRISES GÉNÉRALES TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENT

BARRAGES - USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES  
ET THERMIQUES

CENTRALES NUCLÉAIRES

USINES, ATELIERS ET BATIMENTS INDUSTRIELS

CONSTRUCTIONS INDUSTRIALISÉES

TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX

PORTS - AÉRODROMES - OUVRAGES D'ART

ROUTES - AUTOROUTES - PARKINGS

GRANDS ENSEMBLES URBAINS

ÉDIFICES PUBLICS ET PARTICULIERS

BATIMENTS SCOLAIRES, UNIVERSITAIRES

ET HOSPITALIERS

ASSAINISSEMENT DES VILLES

ADDUCTIONS D'EAU

ETUDES COMPLETES D'ENSEMBLES

## Société Armoricaine d'Entreprises Générales

S.A. au Capital de 2.000.000 F

### TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

SIÈGE SOCIAL : 7, rue de Bernus - VANNES

Téléphone : 66.22.90

## BATIMENT TRAVAUX PUBLICS

Exploitation de Carrières

# Entreprise TERRADE

18, rue du Colonel-Denfert

71 - CHALON-SUR-SAONE

Tél. : 48.68.18

## Société Métallurgique de la Meuse

### FORGES ET ACIERIES DE STENAY

S.A. au Capital de 765.000 F

Siège Social : STENAY (Meuse) — Téléphone 9

Bureau de PARIS : 8, rue de Chantilly

Tél. : LAM. 83.82

ACIERS MOULÉS — BRUTS ET USINÉS

## Le Service des **CONGÉS PAYÉS** dans les **TRAVAUX PUBLICS**

ne peut être assuré que par la

### Caisse Nationale des Entrepreneurs

#### DE TRAVAUX PUBLICS

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901

Agréée par arrêté ministériel du 6 avril 1937

J.O. 9 avril 1937

7 et 9, avenue du Général-de-Gaulle, 92 - PUTEAUX

Tél. : 772.24.25

## ENTREPRISE ALLIER ET C<sup>IE</sup>

Société Anonyme au Capital de 400 000 F

185, route d'Avignon - NIMES

B.P. 3003 Nimes-Bir-Hakeim

Tél. 84.83.89 (lign. group.)

TOUS TRAVAUX ROUTIERS  
TERRASSEMENTS - V.R.D.  
POSTES D'ENROBÉS A CHAUD

**RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES  
SUSCEPTIBLES D'APPORTER LEUR CONCOURS AUX  
ADMINISTRATIONS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES  
ET A TOUS LES AUTRES MAITRES D'OUVRAGES PUBLICS, PARAPUBLICS ET PRIVÉS**

**01 - AIN**

**Concessionnaire des planchers  
et panneaux dalles « ROP »**  
**Les Préfabrications Bressanes**  
01-CROTTET - R.N. 79 près de Mâcon  
Tél. 29 à Bagé-le-Châtel

**02 - AISNE**

**S. A. F. T. A.**  
9, Place de la Madeleine - 75009 PARIS  
Tél. : 265.01.13  
  
chargements - transports  
assainissement  
vente de fumures humiques

**05 - HAUTES-ALPES**

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE  
DU MIDI**

Tous travaux routiers  
Route de Marseille - 05001 GAP - B.P. 24  
Télex : ROUTMIDI 43221  
Tél. : (92) 51-03-96

**13 - BOUCHES-DU-RHONE**

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE T.P.  
FOUGEROLLE - SNCT**  
S.A. CAPITAL 51.101.400 F  
Siège : 3, avenue Morane-Sautnier  
VELIZY-VILLACOUBLAY  
Agence de Marseille : 154, av. Jules-Cantini  
13008 MARSEILLE  
Téléphone : 77.04.20      TELEX : 44.846

**S. A. B. L. A.**

Usine à LAMANON (13) - Tél. 11 et 36  
- Tuyaux annelés à collet Mac Cracken  
- Regards de visite  
- Regards siphoides  
- Bordures de trottoir BENDORFER CL 70  
et CL 110, avec ou sans parements spéciaux

**20 - CORSE**

**SOCIÉTÉ T.P. ET BATIMENT  
Carrière de BALEONE**

Ponte-Bonello par AJACCIO  
Tél. 27.60.20 Ajaccio  
Vente d'agréats et matériaux de viabilité  
Tous travaux publics et Bâtiment

**ENTREPRISE DE  
TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS  
RABISSONI s.a.**

Société anonyme au capital de 100.000 Francs  
Gare de Mezzana - Plaine de Peri  
20099 SARROLA-CARCOPINO

**21 - COTE-D'OR**

**LES AGGLOMÉRÉS DE L'EST**

21-SAINT-JEAN-DE-LOSNE  
Tuyaux en béton - Préfabrication - Tous  
produits moulés - Bordures de trottoirs  
Viabilité - Signalisation -  
Tous les produits V.R.D. - Dalles - Clôtures

**26 - DROME**

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE  
DU MIDI**

Tous travaux routiers  
Route de Mours  
26101 ROMANS - B.P. 9  
Télex : ROUTMIDI 31703  
Tél. : (75) 02-22-20

**35 - ILLE-ET-VILAINE**

**CARRIÈRES DE MATÉRIAUX ROUTIERS**

Installations ultra-modernes  
Production journalière 1.000 tonnes  
**ANDRÉ LOUZEL**  
35-La Bouëxière - Tél. 120 et 121  
Granulats - Continus - Reconstitués  
Toutes dimensions  
**CONSTRUCTIONS DE ROUTES - V. R. D.**

**38 - ISÈRE**

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

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

Broyeur  
à boulets

**APPAREILS DRAGON s.a**

Concassage - Broyage - Criblage - Installations  
Siège Social : 38-Fontaine  
Tél. (76) 96-34-36 - Télex. Draglex 32.731  
Bureau à Paris, 92, av. Wagram (17\*)  
Tél. 227-84-70 - Télex. Dragowag 29.406

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 Moisse**  
39-MOISSEY

47 - LOT-ET-GARONNE

**G. ROUSSILLE**

DRAGAGES ET TRAVAUX PUBLICS

47 - LAYRAC

R.C. Agen 58 A 7  
I.N.S.E.E. 143 47 145 0 002

51 - MARNE

**S. A. F. T. A.**

9, Place de la Madeleine - 75009 PARIS  
Tél. : 265.01.13

chargements - transports  
assainissement  
vente de fumures humiques

59 - NORD

**Ets François BERNARD et Fils**

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :

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

50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE

Tél. : 54-66-37 - 38 - 39

63-PUY-DE-DOME

**BÉTON CONTROLE DU CENTRE**

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

**SABLE ET GRAVIER DU RHIN**

livrables en toutes quantités

**CARRIÈRES DE  
ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN**

Tél. 34.97.40 STRASBOURG

69 - RHONE

**SERRURES FICHET**

16 rue Yves-Toudic, 69-LYON-VENISSIEUX  
Tél. 70-90-75

**SERRURES DE BATIMENTS**

Dépt. Serrurerie de FICHET-BAUCHE S.A.

75 - SEINE

**S. A. F. T. A.**

9, Place de la Madeleine - 75009 PARIS  
Tél. : 265.01.13

chargements - transports  
assainissement  
vente de fumures humiques

73 - SAVOIE

EXPLOITATION DE CARRIÈRES  
QUARTZ INDUSTRIEL  
DRAGAGE - SABLE ET GRAVILLON CONCASSÉ

**Sté Claraz-Eynard**

73-SALINS-LES-THERMES

74 - HAUTE-SAVOIE



**SALINO**

ANNECY — Tél. 67.21.27  
6, rue des Alouettes - B.P. 576

Bâtiment - Génie Civil - Structures bois  
Lamellé collé - Charpente traditionnelle  
Préfabriqués — Promotion Immobilière

86 - VIENNE

**m e a c s. a.**

86 - CHAUVIGNY  
Tél. : 44-32-46 Poitiers

**FILLERS CALCAIRES**

94 - VAL-DE-MARNE

ENTREPRISES  
**QUILLERY SAINT-MAUR**  
GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ  
— TRAVAUX PUBLICS —  
8 à 12, av. du 4-Septembre - 94100 Saint-Maur  
TEL. : 883.49.49 +

FRANCE ENTIÈRE



*Compagnie Générale  
des Eaux*

Exploitation : EAUX  
ASSAINISSEMENT  
ORDURES MÉNAGÈRES  
CHAUFFAGE URBAIN

52, rue d'Anjou - 75008 PARIS - Tél. 265 51 20

## SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

**Emulsions  
de bitume  
Tous travaux  
routiers**

S.A. au capital de 2.000.000 F.  
Siège Social : LYON (2°)  
28, rue d'Enghien - Tél. (78) 42-06-12  
Direction des Exploitations  
et Usine d'émulsions de bitume  
05001 GAP - B.P. 24 - Route de Marseille  
Tél. (92) 51-03-96 - Télex : ROUTMIDI 43221  
Bureaux et Dépôts :  
26101 ROMANS - B.P. 9  
Tél. (75) 02-22-20 - Télex : ROUTMIDI 31703  
13100 Le Pignonnet, AIX-EN-PROVENCE  
Tél. (91) 26-14-39

## "LA CELLULOSE DU PIN"

S.A. au Capital de 116.046.975 Francs

Siège Social :

7, rue Eugène-Flachat, 75849 PARIS - Cédex 17

Usines de :

FACTURE et BÈGLES (Gironde)  
TARTAS et ROQUEFORT (Landes)

**KRAFTS pour CAISSES  
KRAFTS pour SACS GRANDE CONTENANCE  
KRAFTS FRICTIONNÉS  
PATES AU BISULFITE BLANCHIES**

# la lyonnaise des eaux

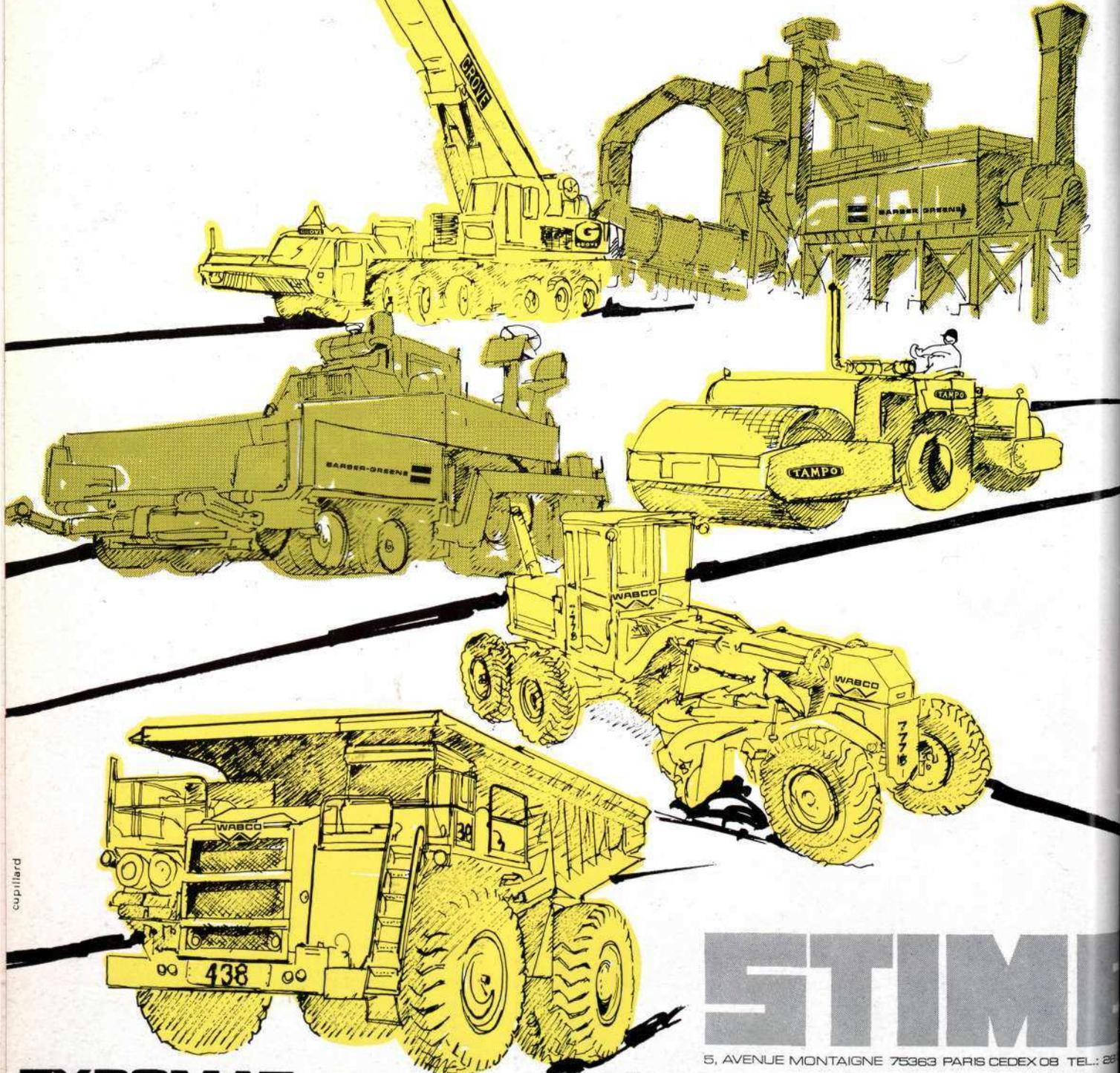
une société de services  
au service  
des collectivités locales



- une structure décentralisée mettant partout en France, un interlocuteur responsable face aux élus locaux.
- une infrastructure puissante regroupant laboratoires, centre de calcul et bureaux d'études.
- 3.000 spécialistes de l'eau, de l'assainissement et des ordures ménagères prêts à étudier tous les problèmes des collectivités pour aider à les résoudre.

société lyonnaise  
des eaux et de l'éclairage  
45 rue cortambert  
75769 paris cedex 16  
téléphone : 870 13 02

# tout le matériel de travaux publics de levage et de manutention



# STIM

5, AVENUE MONTAIGNE 75363 PARIS CEDEX 08 TEL.: 26

**EXPOMAT : BLOC 243 ALLÉE 8 J • BLOC 24 ALLÉE 3**

cupillard