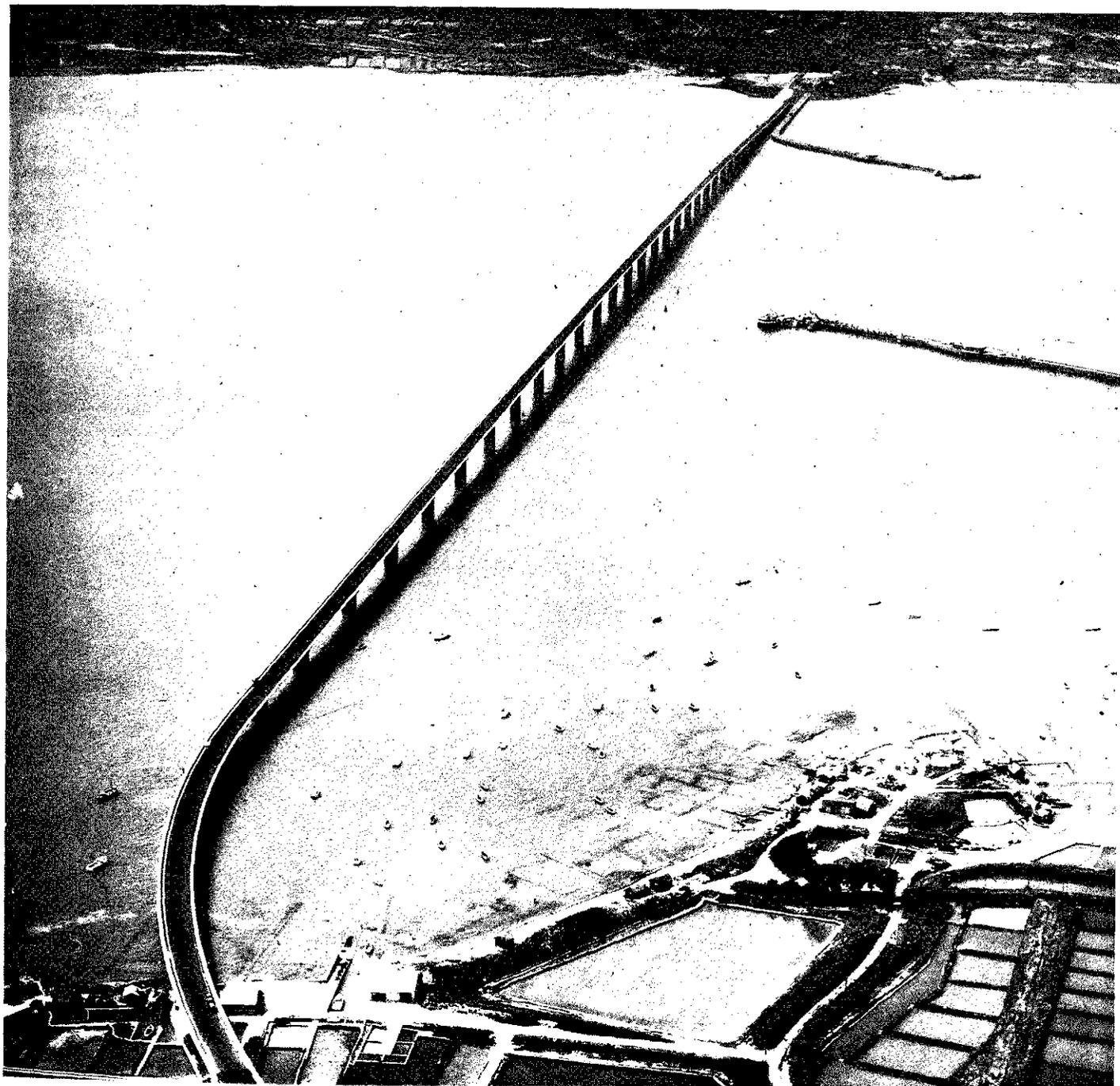


Les collectivités locales





doublures à façon...

Il a suffi d'une petite ouverture dans un trottoir pour que cet énorme serpent creux réalise en Hostalen se glisse dans un collecteur de béton pour les eaux usagées. Ce tuyau va doubler la conduite de béton vieillie et poreuse qui ne remplissait plus son office avec suffisamment de sécurité.

L'opération ne demande que deux trous creusés à chaque bout du chantier au lieu des longs travaux de terrassement habituellement entrepris sur la voirie.

Elle supprime ainsi toute perturbation de la circulation. Sept tuyaux en Hostalen sont soudés bout à bout pour obtenir un conduit continu et étanche (sans joints ni raccords). En deux jours 84 mètres de conduite ont été aménagés plus de 5 mètres à l'heure ! Vous pouvez tous les jours essayer d'améliorer ce record !

Ecrivez nous et nous vous dirons tout sur nos «doublures» à façon.

Hostalen

L'Hostalen est une matière plastique de Hoechst

Les produits Hoechst sont fabriqués et commercialisés dans le monde entier. Dans plus de 120 pays nos agents sont à votre disposition pour vous conseiller et vous donner toutes les informations techniques ou scientifiques que vous désireriez.

Hoechst pense plus loin



**HOECHST
FRANCE**

Je désire recevoir sans engagement de ma part vos 2 brochures sur l'Hostalen GM 5010

NOM

SOCIÉTÉ

ADRESSE

TEL

Decoupez et retournez ce bon à Hoechst France, Département Matières Plastiques, 3 avenue d'Alsace, 92 P. Leaux, Tel. 772 12 12

Sommaire

Avant-Propos	Paul JOSSE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Président du P.C.M.	19
Le département	Adolphe CHAUVIN, Sénateur-Maire de Pontoise, Président du Conseil général du Val-d'Oise	20
Les syndicats de commune	Hubert DUBEDOUT, Maire de Grenoble	23
La Communauté Urbaine de Strasbourg	Pierre PFLIMLIN, Maire de Strasbourg	28
La région	J.-F. GRAVIER, Professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers	30
Vers des institutions d'agglomération	G. PALLEZ, Président de la Commission des Villes au Commissariat général du Plan d'Equipement et de la Productivité	33
Les finances locales en 1970	M. TOUTAIN, Directeur adjoint des Collectivités locales au Ministère de l'Intérieur J.-M. PICHOT, Chargé d'Etudes à la Direction générale des Collectivités locales au Ministère de l'Intérieur	35
La Direction Départementale de l'Equipement au service des collectivités locales	Michel PORTIGLIA, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Equipement de la Sarthe	41
Rôle des Services techniques de Villes	Georges LACROIX, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général des Services techniques de la Ville de Marseille	45
Le Parc des Ponts et Chaussées au service des collectivités locales	Michel LEHUÉDÉ, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées	49
La voirie départementale	Jean GAUDEL, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées	53
Le rôle de la Caisse des Dépôts et Consignations dans le financement des collectivités locales	Léon-Paul LEROY, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Directeur de la Caisse des Dépôts et Consignations	57
Importance de la mobilité dans la vie économique et sociale	René DURAND, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de la Compagnie Bancaire	65
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M.		71-73
Mutations, Promotions et Décisions diverses		76

Photo de couverture : Le viaduc d'Oléron.



le
**chauffage
 universel
 sur mesures**

**radiateurs
 en acier**



FINIMETAL

le radiateur acier
 expression parfaite de la qualite

une technique nouvelle
 poussee au plus haut niveau
2 models ligne horizon ou ligne diamant

le meilleur plafond au meilleur prix
plafonds suspendus, panneaux rayonnants
 CHAUFFAGE RAFRAICHISSEMENT INSONORISATION VENTILATION CLIMATISATION

25 RUE DE CLICHY 75 PARIS IX^e Tel 874 08 84 et 526-83-59

AVANT-PROPOS

Un numéro de rentrée est consacré à un sujet d'actualité, à un sujet particulièrement important ; et ce numéro d'octobre du Bulletin du P.C.M. répond tout à fait à cette préoccupation puisqu'il traite des collectivités locales.

La Nation ne peut progresser sans des collectivités locales dynamiques et prospères, et les Ingénieurs de nos Corps qui sont au service de la Nation, quel que soit leur emploi, ont, de tout temps, été particulièrement attentifs aux besoins des départements, des communes et de leurs établissements publics.

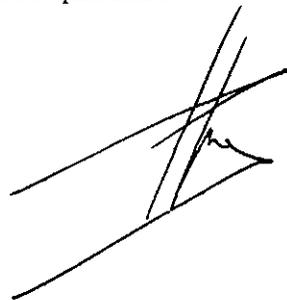
Mais qui, mieux que les administrateurs mêmes de ces collectivités, était qualifié pour exposer aux lecteurs de notre bulletin leurs réalisations et leurs aspirations ? Je remercie donc sincèrement M. Adolphe CHAUVIN, Sénateur-Maire de Pontoise, Président du Conseil Général du Val-d'Oise, M. Hubert DUBEDOUT, Maire de Grenoble, et M. Pierre PFLIMLIN, Maire de Strasbourg, ancien Ministre, Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg, d'avoir bien voulu nous adresser des articles ; et je déplore que la maladie qui a frappé brutalement M. de TINGUY DU POUET, Président de l'Association des Maires de France, l'ait empêché de rédiger l'article qu'il avait aimablement promis ; qu'il trouve ici nos vœux de complet rétablissement.

Je remercie également M. PALLEZ, Président de la Commission des Villes au Commissariat Général du Plan, qui a bien voulu nous donner quelques projections sur ce que pourraient être les institutions des agglomérations, et M. GRAVIER, Professeur et Journaliste, qui traite de la Région.

Les finances des collectivités locales, et surtout le financement de leurs investissements, posent plus que jamais des problèmes difficiles, et je suis reconnaissant aux personnalités particulièrement qualifiées qui ont bien voulu les aborder : M. TOUTAIN, Adjoint au Directeur Général des Collectivités Locales au Ministère de l'Intérieur, et M. L.-P. LEROY, Directeur à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Je remercie enfin nos camarades des Services Techniques des Villes, des services extérieurs de l'Equipement, et de l'Administration Centrale, qui font le point sur des sujets qu'ils connaissent bien.

Ce bulletin est donc loin d'être une œuvre exclusive d'Ingénieurs, et je m'en réjouis. Cela confirme que les problèmes des collectivités locales ne pourront être résolus qu'avec le concours de tous ceux que leurs fonctions ou leur formation qualifient.



Paul JOSSE,
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.
Président du P.C.M.

Le département

par **Adolphe CHAUVIN**, Sénateur-Maire de Pontoise,
Président du Conseil général du Val-d'Oise,
Président de l'Assemblée des Présidents des Conseils généraux de France.

A l'heure actuelle, le département se présente comme la collectivité territoriale la plus importante de la France métropolitaine, puisqu'il n'existe pas d'institution intermédiaire entre lui et l'Etat.

Créé en 1790 par la Constituante, qui y établissait une décentralisation très complète allant jusqu'à la négation du rôle de l'Etat en matière administrative, le département a été ramené en l'an VIII, par le Premier Consul, à la fonction de simple circonscription d'Etat dans laquelle le Préfet, nommé par le pouvoir central, était assisté d'un conseil technique — le Conseil de Préfecture — et d'un organe délibérant — le Conseil Général — dont les membres, ayant pour qualité première d'être contribuables, étaient désignés par le Gouvernement et avaient pour rôle essentiel de « répartir » certains impôts, notamment en matière de voirie.

Ce n'est que progressivement, avec la constitution d'un domaine départemental et l'apparition sous la Monarchie de Juillet, de conseillers généraux élus, qu'il a pris figure de collectivité locale décentralisée. Toutefois, cette collectivité n'a jamais pu atteindre un degré d'indépendance comparable à celui des communes : alors que le maire, agent d'exécution des décisions du Conseil municipal, est élu, c'est le préfet, nommé par décret, qui est chargé de l'exécution des décisions de l'assemblée départementale. Les promesses de 1946, de faire du Président du Conseil général le personnage essentiel du département ne se sont pas traduites en droit.

Ainsi, pour des raisons historiques et politiques le département offre-t-il un double visage : il est à la fois une circonscription administrative de l'Etat et une collectivité locale décentralisée. Pourtant même dans le cadre de cette décentralisation imparfaite, la vie du département a été marquée, notamment sous l'impulsion des Conseils généraux, par une profonde évolution des conceptions administratives traditionnelles et par un renouvellement des missions de l'assemblée départementale.

Le Conseil général représente à l'heure actuelle l'une des plus vieilles institutions françaises puisque le 10 août 1971 il fêtera son centenaire. Reconnaissons qu'à une époque où le souci d'efficacité se confond trop souvent avec la volonté de rompre avec le passé, une telle pérennité mérite d'être soulignée !

Lorsqu'en 1871, la République des Notables vit le jour parce qu'il n'était pas possible de revenir à une monarchie de type orléaniste, le législateur s'efforça, dans une charte encore en vigueur, de donner un contenu très libéral à la notion d'autonomie locale et d'éloigner les élus locaux de considérations d'ordre politique. En confiant la gestion des affaires du département à des autorités élues, il s'agissait de freiner l'emprise du pouvoir central sans pour autant faire de celles-ci des concurrents du Parlement. Dès lors, l'assemblée départementale fut conçue comme un organisme de pure gestion déchargée de toute responsabilité d'ordre politique ou économique. Ce choix pèse encore lourdement sur la mission de nos assemblées.

On conçoit en effet qu'une telle conception de l'autonomie locale ne corresponde plus aux nécessités du monde moderne. A mesure que le niveau de vie s'élève et que le mouvement de concentration urbaine s'amplifie, les exigences de nos contemporains en matière d'équipements collectifs — construction de routes, équipement de zones industrielles, de centres d'animation, etc. — se font de plus en plus pressantes.

Qui, sinon l'élu local, est le mieux placé pour apprécier les besoins de ceux qui, par l'élection, lui ont fait confiance ? Or, trop souvent le pouvoir central reste omnipotent dans des domaines qui devraient normalement relever de l'action locale.

Sans doute, dans bien des cas, les assemblées départementales ont-elles répondu à l'attente des populations en se dégageant progressivement de la situation initiale qui leur était faite par la loi : qu'il s'agisse de l'action budgétaire en matière d'aide sociale, de la substitution pure et simple du département aux communes (lutte contre l'incendie), de la politique d'accompagnement (construction de routes, participation à des programmes de constructions sociales...), de la mise en valeur touristique, etc...

Les Conseils généraux, se fondant notamment sur les dispositions du décret du 20 mai 1955 qui leur permet « d'intervenir dans le domaine économique et social lorsqu'un intérêt départemental le justifie », ont dépassé leur sphère d'action traditionnelle en intervenant dans l'aménagement du territoire départemental, l'urbanisation et l'industrialisation. On peut dire, sans crainte d'être démenti, qu'il n'y a pas à l'heure actuelle, au sein du département, de réalisations économiques, sociales, culturelles, voire artistiques, auxquelles le budget départemental ne concoure financièrement (subventions, garanties d'emprunt, détaxation fiscale...).

L'étonnement du public serait grand si l'assemblée départementale mentionnait sa participation à chacune des opérations auxquelles elle est mêlée.

Mais, parce qu'ils ont été conçus à l'origine comme de simples organismes de gestion, les Conseils généraux sont rarement les maîtres-d'œuvre exclusifs d'une opération et ne peuvent donner la pleine mesure de leurs compétences. Peut-être faut-il voir dans cette situation minorée et mal connue l'une des causes de la désaffection du corps électoral pour les scrutins cantonaux.

Dès lors, on ne peut que souhaiter une adaptation de la loi de 1871 avec l'esprit de l'action menée par les Conseils généraux.

En fait, par sa portée, le problème dépasse largement la recherche d'une meilleure information du public.

Il faut avant tout mettre fin au décalage croissant qui se développe entre la vocation des collectivités locales — cadres d'expression des besoins collectifs — et l'insuffisance des moyens administratifs, techniques ou financiers mis à leur disposition pour y répondre.

Sans une réforme profonde de nos modes de penser et d'administrer, sans une réforme de nos finances locales, nous souffrirons de plus en plus, comme l'a souligné le Premier Ministre, de la « difficulté d'être » de nos institutions locales qui sont comme désaccordées à notre époque.

Il ne s'agit nullement de faire le procès de quiconque mais de réformer un système trop centralisé parce que conçu à une époque où les nécessités de l'organisation de la société moderne étaient ignorées. C'est la notion même d'autonomie locale qui est en jeu : à l'origine, celle-ci a été instituée comme un moyen de résistance aux empiètements du pouvoir central ; désormais, la mission de la collectivité départementale se situe, ainsi que nous l'avons montré, sur un tout autre plan. Le problème est d'importance puisqu'il remet en cause le partage actuel des compétences et surtout des attributions entre le pouvoir central et les autorités locales.

Une telle révision implique que le Conseil général ne soit plus seulement comme en 1871 le gérant des affaires du département mais le pôle d'équilibre entre les différents intérêts qui se manifestent au niveau départemental : intérêts communaux, si divers en raison de la dimension des communes ; intérêts urbains et ruraux qui, en raison du mouvement d'urbanisation et de l'exode rural, ont de plus en plus tendance à se différencier, voire à s'opposer ; intérêts d'ordre économique ou administratif.

Parce que le Conseil général est le garant de cette démocratie administrative en maintenant un équilibre si difficile de nos jours entre tous ces centres de décisions, le problème de la représentativité de l'assemblée départementale doit être examiné selon d'autres critères que de simples données numériques. L'auteur de ces lignes est le premier à reconnaître que les villes sont insuffisamment représentées dans les assemblées départementales et que le découpage cantonal reste très artificiel en milieu urbain.

Encore convient-il de ne pas aller trop loin dans la recherche d'une meilleure représentativité : le Conseil général n'a pas pour objet exclusif d'assurer une représentation assise sur des données démographiques ; il a aussi pour vocation de représenter des groupements humains solidaires quelle que soit leur importance. Dans la mesure où l'élection cantonale n'a pas pour seule finalité de dégager une « image quantitative » de la population mais de permettre à chaque territoire, formant une entité homogène, de défendre ses intérêts, l'inégalité de représentation si fréquemment décriée n'a pas l'importance que certains lui accordent. En tout état de cause, il ne peut s'agir que d'un problème d'adaptation que ne saurait mettre en question l'existence et l'utilité de l'assemblée départementale.

Le Gouvernement lui-même — dont le Ministre de l'Intérieur déclarait récemment que le département est la meilleure institution d'administration générale — a tenu à reconnaître la place privilégiée du département et de son assemblée délibérante : par un décret du 13 janvier 1970, il a décidé d'associer le Conseil général à la préparation des programmes d'équipements collectifs établis en vue de l'élaboration du Plan national de développement économique et social et de ses programmes nationaux. Sans conférer aux Conseils généraux un pouvoir de décision en matière de programmation des investissements de l'Etat, le nouveau texte fait de l'assemblée départementale un interlocuteur privilégié pour la détermination de l'ordre des priorités à retenir afin que son intervention soit coordonnée à celle de l'Etat.

Il y a là un progrès incontestable accompli dans la voie de la concertation. Encore convient-il de connaître selon quelles modalités pratiques la voix du département sera entendue et quelle place lui sera faite dans l'ensemble des procédures de consultation.

La réponse nous sera fournie lors de l'élaboration définitive du VI^e Plan ; la volonté incontestablement décentralisatrice qui anime le décret de janvier 1970 sera « testée » sur la prise en considération des avis formulés par les assemblées départementales. Si leurs recommandations restent lettre morte, la récente réforme ne pourra qu'être placée au rang des tentatives de décentralisation qui n'ont pas connu de lendemain.

Au contraire, la prise en considération des avis du Conseil général aboutira à donner à la planification une dimension plus humaine qui lui fait défaut actuellement. Un grand pas vers le renouveau de notre démocratie locale serait ainsi accompli.

La coopération intercommunale volontaire

Les syndicats de commune

par Hubert DUBEDOUT, Maire de Grenoble.

INTRODUCTION - LA SITUATION ACTUELLE

L'urbanisation et la croissance des besoins en équipements collectifs posent, depuis quelques années avec une grande acuité, le problème de l'adaptation de la structure communale aux nécessités de notre époque. Le rôle, la dimension et les moyens d'action des communes françaises sont en cause.

En ce qui concerne le rôle des communes, il suffit de dire que le système français est marqué par une grande centralisation à laquelle il serait bon d'envisager quelques corrections dans la façon dont s'exerce la tutelle de l'Etat sur les communes.

En ce qui concerne les finances communales, bornons-nous à souligner que les budgets communaux ont de plus en plus de mal à faire face à l'accroissement rapide des équipements urbains (accroissement qui a atteint 50 % de 1962 à 1965 et 40 % environ dans le cadre du V^e Plan). Une vaste réforme est entreprise dans ce domaine. Elle tend à corriger les plus manifestes défauts du système actuel. Beaucoup pensent qu'elle est insuffisante et que pour permettre aux communes de faire face aux objectifs légitimes du VI^e Plan, il faudra hâter une refonte plus totale du système.

Enfin, en ce qui concerne la dimension des communes, il suffit de rappeler pour souligner le problème qui existe dans notre pays qu'elles sont au nombre de 38.000 environ, héritières directes de 44.000 paroisses de l'ancien régime. Elles doivent donc faire face aux problèmes du présent dans le cadre de limites territoriales qui appartiennent à un autre âge et sont profondément inadaptées aux nécessités de notre époque.

Diverses tentatives ont été faites pour corriger ou améliorer ce système. Elles se sont en général soldées par des échecs assez nets et, en définitive, la seule solution qui demeure aujourd'hui une solution « ouverte » et ressentie par les élus locaux comme une solution acceptable est celle du syndicat de communes.

I. - LES TENTATIVES DE REGROUPEMENT COMMUNAL

Il n'est pas faux de parler seulement de tentatives. L'Etat ne semble pas s'être jusqu'à présent décidé dans notre pays à s'engager avec fermeté dans la voie d'une politique valable de regroupement communal. Il est vrai qu'aucune des solutions élaborées jusqu'à présent n'a été considérée par les élus locaux comme valable ni acceptable et, en définitive, toutes les entreprises dans ce domaine se sont terminées par des échecs plus ou moins complets.

A) Les fusions de communes.

Il s'agit de décisions prises par les conseils municipaux intéressés de fusionner deux communes. Ces décisions doivent être sanctionnées par un arrêté préfectoral.

Cette procédure, simplifiée en 1959 et 1963, n'a tenté que très peu d'élus locaux, puisque 1 % environ des communes françaises ont eu recours à cette procédure.

B) Les districts.

Il s'agit d'une structure nouvelle proposée en 1959 aux municipalités.

Pour créer un district, il faut une majorité spéciale dans les conseils municipaux intéressés, mais un accord unanime n'est pas indispensable. En outre, quand une commune est incluse dans un district, elle ne peut plus s'en retirer.

L'admission de nouvelles communes-membres peut être décidée par le conseil de district sans qu'il soit nécessaire de consulter les conseillers municipaux des communes constituant déjà le district.

Le district peut percevoir directement une fraction du montant du versement forfataire indexé sur les salaires qui a remplacé la taxe locale.

Comme dans le cas des syndicats intercommunaux, les attributions des districts sont largement laissées à la libre décision des conseils municipaux des communes membres.

Cette institution nouvelle dans laquelle on avait mis beaucoup d'espoir n'a rencontré qu'un maigre succès. Elle a été peu utilisée et, en général en milieu rural ou pour de petites agglomérations, plutôt que pour les grosses agglomérations, pour lesquelles elle avait été cependant conçue.

C) Les communautés urbaines.

La loi du 30 décembre 1966 donne aux agglomérations multicommunales la possibilité de créer une communauté urbaine. Il faut pour cela que cette décision ait recueilli une majorité qualifiée dans les conseils municipaux intéressés.

La communauté est alors administrée par un conseil composé de délégués des communes, qui désignent un président, lequel a le statut de maire. Dès sa création, la communauté reçoit un certain nombre d'attributions obligatoires qui étaient auparavant exercées par les communes, les syndicats ou les districts : plan d'urbanisme, création des zones d'habitat, des zones industrielles, transports urbains, voirie, équipements généraux en matière d'eau et d'assainissement.

Par ailleurs, des compétences complémentaires peuvent s'ajouter à celles-ci, à la suite de décisions en ce sens du conseil de communauté.

L'expérience de cette nouvelle structure est en cours à Bordeaux, Lille, Lyon et Strasbourg, pour lesquelles la loi de 1966 décidait l'implantation immédiate d'une communauté. Il est indiscutable qu'à côté des avantages attendus se manifestent des inconvénients multiples. C'est surtout à ces inconvénients que sont sensibles les maires des agglomérations non touchées par cette réglementation. Dans l'ensemble, on peut dire que se manifeste actuellement une réserve certaine à l'égard de cette institution, dont le développement n'est envisageable que par décision autoritaire.

D) La réforme communale de 1968 : le plan Fouchet.

Une entreprise plus hardie et plus complète se dessina en 1968. Le but n'était pas moins que de réformer complètement la structure communale en France, aussi bien en zone urbaine qu'en zone rurale. Un texte fut même diffusé à l'ensemble des maires et élus cantonaux, par l'intermédiaire de leurs organisations nationales. Des observations furent formulées, dont il devait être tenu compte, et qui devaient plus ou moins être intégrées dans le texte définitif.

La ligne directrice de cette réforme était la suivante :

Au milieu d'autres mesures touchant au fonctionnement de l'administration communale, il était prévu de faire établir par les préfets, après avis des conseils généraux, une « carte de secteurs de coopération intercommunale ». Ces secteurs devaient être dessinés de telle sorte qu'ils puissent servir de cadre aux études et aux réalisations, dans les domaines d'activité les plus importants des communes. La création d'organes de coopération (et notamment de S.I.V.M. : Syndicats intercommunaux à vocation multiple) était facilitée à l'intérieur de ces secteurs de coopération, leur compétence plus facilement étendue et l'intention du Gouvernement incitait nettement les communes où des regroupements dans ces cadres étaient clairement approuvés.

A la suite des événements politiques de 1968, cette réforme fut abandonnée ou tout au moins laissée en suspens. Pour l'instant, il n'en est plus question et les intentions du Gouvernement dans ce domaine sont mal connues.

II. - LES SYNDICATS DE COMMUNES

Le résumé présenté ci-dessus paraît bien confirmer l'affirmation de notre introduction suivant laquelle le syndicat de commune reste la seule solution « ouverte » aux problèmes de la coopération intercommunale volontaire.

Il s'agit d'une forme de coopération instituée en France depuis 1890. Elle est très pratiquée, en général à la satisfaction des usagers. Ses buts et ses ambitions sont limités, mais dans le cadre qui est le sien, elle donne généralement toutes satisfactions.

Le premier type, le plus simple et aussi le plus connu, est le syndicat de communes à vocation simple. Il s'agit tout simplement de la réunion de plusieurs communes pour une opération très limitée d'équipement ou de gestion d'un service.

Il est à noter que depuis 1959, la constitution de syndicats de cette espèce peut être décidée à la majorité qualifiée des communes intéressées, par arrêté du Ministre de l'Intérieur et après avis du Conseil général sans donc que soit requise l'unanimité des conseils municipaux.

S'agissant d'opérations généralement simples, le partage des dépenses est le plus souvent fait suivant un critère lui-même assez simple ; soit un critère de proportionnalité à la population, soit un critère en rapport direct avec l'équipement ou le service mis en commun.

Le syndicat de communes à vocations multiples est une forme plus élaborée de coopération intercommunale. A la différence du syndicat à vocation simple, il ne peut être créé qu'à l'unanimité des conseils municipaux intéressés. Comme le syndicat à vocation simple, il est administré par un comité de délégués des communes. Celles-ci sont le plus souvent représentées de façon égale, quelle que soit leur population. Le comité désigne un bureau et un président, auxquels peuvent être délégués certains pouvoirs d'administration.

Toutes modifications dans les attributions, le ressort géographique ou la durée du syndicat ne peuvent être décidés qu'avec l'accord unanime des conseils municipaux. Il peut cependant être passé outre à l'opposition de moins de un tiers de ces conseils, sur décision du Ministre de l'Intérieur.

Comme pour les syndicats à vocation simple, le préfet (ou le sous-préfet) a droit d'entrée et de parole aux réunions du comité syndical.

Le partage des dépenses se fait très généralement proportionnellement aux populations des communes concernées. Il arrive cependant que d'autres critères soient retenus : proportionnalité aux recettes des communes, proportionnalité à l'usage que ces communes feront des équipements ou des services mis en commun, ou d'autres formules encore...

L'expérience montre que ces syndicats intercommunaux à vocations multiples ont été utilisés plus fréquemment pour des tâches d'équipement que pour des tâches de gestion de services. Cela a contribué évidemment à faire de cet organisme un instrument temporaire et spécialisé, à la disposition des collectivités locales pour des tâches communes, alors qu'il serait souhaitable que cela devienne davantage le cadre de regroupements larges et permanents.

Il convient à cet égard de citer ici l'expérience de Grenoble, où un syndicat intercommunal un peu particulier a été mis sur pied. Il s'agit d'un syndicat intercommunal à vocations multiples, mais déterminées. Ses statuts et son règlement intérieur prévoient que pour chaque opération d'études ou de réalisations, toutes les communes membres seront consultées et décideront si elles participent ou ne participent pas à l'opération, suivant qu'elles se sentent concernées ou non. C'est évidemment un instrument d'une très grande souplesse. La contrainte est pratiquement inexistante et c'est le sens de la solidarité intercommunale qui permet à l'ensemble du système de fonctionner. Il est bien évident que ce système n'est pas parfait car il suffit d'une faille dans la solidarité intercommunale pour que l'on risque le blocage.

Sans présenter cette formule comme une panacée, on peut souligner qu'elle rend des services importants, en permettant la collaboration des communes pour des actions d'études, de recherches ou de réalisations déterminées. En outre, elle habitue les élus locaux à travailler en commun et tend à créer entre eux des liens de solidarité qui, en se renforçant, doivent permettre d'améliorer encore dans l'avenir leur collaboration.

CONCLUSION

Les moyens de la coopération intercommunale sont actuellement insuffisants dans notre pays.

Cependant, la réussite de toute politique en ce sens, dans lequel voudrait s'engager le Gouvernement, est conditionnée par un certain nombre d'éléments :

1. Il faut impérativement et avant tout réformer les finances communales. L'union de plusieurs misères n'ayant jamais fait une richesse, il est inutile d'inciter les responsables locaux à s'unir tant qu'on ne leur aura pas donné les moyens financiers d'une gestion municipale saine.

2. Il serait vain d'espérer une réforme communale réussie indépendamment des structures dans lesquelles elles s'inséreraient, la réforme communale ne peut donc être qu'un des éléments d'une plus vaste entreprise qui remodelera le département et la région, pour en faire un véritable organe de décentralisation démocratique.

3. Enfin, si l'on ne veut se borner à agir par les seules voies d'autorité, il faut commencer à prouver aux élus locaux qu'on ne souhaite nullement la disparition de l'autonomie communale, mais bien au contraire son renforcement dans un cadre bien adapté à notre époque.

Pour cela, il serait bon que le Gouvernement fasse la preuve de ses bonnes intentions, en améliorant, outre le régime des finances municipales comme on l'a dit plus haut, toute une série d'éléments qui le méritent dans le cadre de l'administration municipale : citons seulement la réforme de la fonction communale tant demandée, tant promise et qui tarde à venir, malgré son caractère absolument indispensable.

Ainsi tracée, la voie est peut-être longue et difficile pour aller jusqu'à une réforme communale harmonieuse. C'est une raison supplémentaire pour s'y engager résolument et sans tarder.

La Communauté Urbaine de Strasbourg

par **Pierre PFLIMLIN**, Maire de Strasbourg,
Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Le phénomène d'urbanisation déjà sensible au XIX^e siècle dans divers pays européens a atteint la France au cours des cinquante dernières années. Son rythme s'accélère, qui laisse prévoir que 73 % de la population française habitera en ville en 1985 contre 50 % seulement en 1940. Cette évolution pose de graves problèmes aux édiles qui, sous la pression de la demande, ont été conduits à édifier successivement de grands ensembles, puis des quartiers nouveaux. Aujourd'hui, l'Etat entreprend même la création de villes nouvelles. La tâche est ardue, car paradoxalement elle exigerait des grandes communes une maîtrise du marché foncier, donc un gros effort financier à l'heure où leurs territoires sont saturés tandis que l'espace existe et l'argent fait défaut chez les petites communes rurales.

Est-ce cette constatation ou le souci de promouvoir un regroupement des communes trop nombreuses en France qui a conduit l'Etat à créer des communautés urbaines ? Toujours est-il que la loi du 31 décembre 1966, qui a créé ces nouveaux établissements publics, a été rendue applicable à un certain nombre de grandes villes, dont Strasbourg, sans aucune consultation préalable.

Sans doute, faut-il voir dans le texte législatif un compromis entre les diverses opinions qui, au cours du débat parlementaire, tendaient les unes au maintien du statu quo, les autres à une large fusion des communes.

Quoiqu'il en soit, la Communauté Urbaine de Strasbourg rassemble en un même établissement public 27 communes très différentes les unes des autres. En dehors de Strasbourg même qui représentait en 1968 les deux tiers de la population de la Communauté, les autres communes revêtaient et conservent encore aujourd'hui des caractères très divers allant de la cité industrielle à la bourgade rurale.

Aujourd'hui, la même règle s'impose à cet ensemble hétérogène qui confère à la Communauté Urbaine toutes les compétences se rattachant à l'urbanisme, à la création des zones de développement (habitat, industrie, etc...), des infrastructures et des réseaux, à la lutte contre l'incendie, aux transports urbains et à l'enseignement du second degré. A ces transferts autoritaires s'ajoutent ceux dont la Communauté peut décider souverainement au nombre desquels figurent les équipements culturels, sportifs, socio-éducatifs et les espaces verts. C'est en vertu de cette disposition que la création et l'exploitation des piscines ont été attribuées à la Communauté.

Enfin, celle-ci peut encore étendre son action à d'autres domaines, mais avec l'accord préalable des conseils municipaux intéressés. On remarquera que les deux premières catégories de transfert, qui couvrent en fait l'essentiel des activités communales, s'exercent en sens unique et sans esprit de retour : il y a donc dans la loi un souci certain de concentration des décisions.

Celles-ci relèvent du Conseil de Communauté dont l'activité est régie par les mêmes règles que les Conseils municipaux.

L'assemblée strasbourgeoise comporte 70 membres dont 38 émanant directement de la ville de Strasbourg. Alors que la ville eût pu, en vertu de la loi, se réserver 49 sièges, elle a avec d'autres communes accepté de céder le nombre de sièges nécessaires pour permettre la représentation directe de toutes les communes.

Des membres du Conseil, dont rien n'exige qu'ils soient eux-mêmes conseillers municipaux, émanent le Président et le Bureau qui forment l'exécutif et les commissions dont la consultation a pour but de préparer les décisions de l'assemblée.

La mise en œuvre de la politique communautaire est dévolue à l'administration. Celle-ci émane essentiellement de la ville-centre qui, seule, possédait l'encadrement nécessaire. Aujourd'hui, l'administration communautaire de Strasbourg comprend environ 1.500 agents dont 7 % seulement sont originaires d'autres communes que Strasbourg. Divers services communs avec la ville ont été créés dans le but d'éviter des doubles emplois et de simplifier au maximum le fonctionnement très complexe de cet ensemble. Ainsi en est-il de la comptabilité, du personnel, de l'arpentage et du service municipal d'architecture. Tous les problèmes ne sont pas pour autant résolus, car il est parfois difficile de faire le départ entre ce qui relève de l'une ou de l'autre administration. Des frictions peuvent se produire dans le domaine de la circulation puisque la voirie et la signalisation relèvent de la Communauté, tandis que la réglementation est restée de la compétence municipale. Il en va de même en matière de permis de construire, toujours du domaine du Maire, alors que toute la construction proprement dite lui échappe.

La fonction essentielle de la Communauté réside dans l'organisation du développement de son territoire. A cet égard, la circulaire du 20 février 1969 est significative des changements intervenus en haut lieu, qui confère aux Présidents des Communautés Urbaines la mission d'élaborer avec une commission locale composée d'élus et de fonctionnaires le plan de modernisation et d'équipement de l'agglomération pour la période d'application du VI^e Plan.

Le rapporteur désigné par la commission locale est l'Agence d'Urbanisme, organisme mixte soutenu par l'Etat et les collectivités locales, chargé par ailleurs d'établir le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise.

Cinq groupes de travail, présidés par des élus, examinent les principaux axes de développement : l'équipement urbain, l'économie avec les zones industrielles et tertiaires, les transports, l'enseignement avec les loisirs et les sports, enfin les équipements sanitaires et sociaux. Un groupe de synthèse a été créé, qui réunit les présidents des groupes de travail avec le Trésorier Général et le Directeur Départemental de l'Équipement. Il a pour but d'assurer la cohérence des programmes, notamment avec les possibilités financières dégagées par les études préalables entreprises à l'initiative des Ministères des Finances et de l'Intérieur. Ainsi, a-t-on pu mettre en évidence que le V^e Plan n'avait été réalisé qu'à raison de 64 % en fin de 1969 et, qu'en matière de communication, la métropole strasbourgeoise n'avait reçu que 3,4 % des crédits affectés aux grandes villes françaises alors que sa population représente plus de 5 % de leurs habitants.

Un effort particulier devra être entrepris qui conduit à prévoir une tranche annuelle de 4.500 logements, un programme de voirie double de celui accordé au V^e Plan, au total, un programme d'investissement oscillant entre 500 et 750 millions. Une telle masse est nécessaire pour donner à notre métropole rhénane les moyens de remplir son rôle. Il n'est pas inutile de souligner que son financement reste délicat et que les études entreprises à ce jour soulignent une fois de plus combien est urgente une profonde réforme des finances locales.

Étape vers une fusion ou fin en soi ? La Communauté Urbaine de Strasbourg n'a pu s'affranchir de cette ambiguïté. Elle constitue néanmoins un outil dont il faut se servir. Elle a mené jusqu'à ce jour le combat pour se définir elle-même et prendre des options à court terme ; mais elle vise plus loin et, d'ores et déjà, elle a entrepris avec l'Agence d'Urbanisme de dessiner, à moyen terme avec le VI^e Plan et à long terme avec le schéma directeur, les lignes de force de son avenir.

La région

par J.-F. GRAVIER, Professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers.

C'est à partir de 1850 qu'on a vu naître en France l'idée d'un échelon intermédiaire entre l'Etat et le département. VIVIEN, président du Conseil d'Etat, écrit en 1852 : « Le territoire des départements est trop étroit, leur nombre est trop grand. » Deux ans plus tard, Auguste COMTE propose une division en dix-sept « intendances ». En 1864, LE PLAY couronne par treize régions sa pyramide de « corps intermédiaires ». NAPOLÉON III lui-même caresse un projet d'assemblées régionales. En 1871, le député RAUDOT tente de faire adopter une organisation en vingt-quatre « provinces », chacune étant dotée d'un conseil émanant des conseils généraux et assistant le « gouverneur ». Dès lors, le mouvement régionaliste ne s'arrêtera plus : relancé après 1945 sous l'égide de l'aménagement du territoire, il aboutira aux mesures gouvernementales qui se sont succédées depuis 1956.

La chronologie montre bien que ce mouvement n'est pas né par hasard, comme une école littéraire ou artistique. Au milieu du XIX^e siècle, les esprits les plus lucides ont vu que la révolution économique engendrait des systèmes de relations plus vastes, centrés sur les principaux nœuds ferroviaires. Souvent, ces pôles urbains à rayonnement supra-départemental coïncidaient avec les capitales d'anciennes grandes provinces : Bordeaux, Toulouse, Rennes, Dijon, etc... On comprend ainsi pourquoi le régionalisme a été d'inspiration simultanément traditionaliste et moderniste.

Enfin, à mesure que les tâches de l'Etat se multiplient et se compliquent, l'impossibilité de commander directement à près d'une centaine d'administrations départementales apparaît plus clairement. Lorsque fut prescrite, par le décret du 2 juin 1960, l'harmonisation des circonscriptions régionales, on en dénombrait cinquante-quatre variétés, créées et découpées au gré des services ministériels. Cette anarchie avait au moins le mérite de prouver la nécessité d'un relais entre l'Etat et le département.

L'organisation régionale progressivement instaurée dans les quinze dernières années — et notamment par le décret du 14 mars 1964 — s'inspire surtout de ce besoin unanimement ressenti de déconcentration administrative. Sans être encore comparable à l'intendant du siècle de Louis XV, le préfet de région s'est vu déléguer des pouvoirs appréciables. En revanche, la « Commission de Développement Economique Régional » (CODER), qui est censée représenter les populations, ne dispose même pas d'un secrétariat autonome et ne saurait exercer aucune influence.

Le problème est donc d'édifier une structure régionale conforme aux principes démocratiques qui régissent l'Etat et les collectivités locales, c'est-à-dire de compléter la déconcentration par une décentralisation plus ou moins accentuée.

Ce problème comporte trois aspects : l'insertion de la communauté régionale dans la hiérarchie des collectivités ; la définition de ses institutions ; l'étendue et l'équilibre interne de ses pouvoirs.

Sur le premier point, beaucoup de régionalistes (et nous-même, jadis...) ont pensé que le département était appelé à disparaître, l'arrondissement — ou son équivalent — devenant alors l'échelon fondamental des services publics de gestion. C'est là une conception irréaliste. Car une meilleure connaissance de l'histoire révèle que la plupart des départements sont, en réalité, bien antérieurs à 1790 : sur les 83 chefs-lieux désignés par les Constituants, 63 étaient des villes épiscopales ; or l'Église avait, au IV^e siècle, calqué sa structure sur celle de la Gaule romaine, si bien que les « révolutionnaires » ont, sans le savoir, ressuscité une bonne cinquantaine de *civitates* gallo-romaines. Et cela d'autant plus aisément que l'espace « fonctionnel », commode pour l'administration et les administrés (une journée de cheval à partir du centre), n'avait guère varié en quinze siècles. Aujourd'hui, la journée de cheval s'est transformée en une heure d'auto ; mais la commodité demeure et, avant tout, l'habitude millénaire de vivre ensemble. D'où la vigueur du patriotisme départemental dans les trois quarts des cas.

La région sera donc, inéluctablement, une fédération de collectivités départementales, ce qui implique une dimension nettement supérieure à celle de ces dernières. Sur les vingt-et-une régions actuelles, trois ne groupent chacune que deux départements (Alsace, Nord, Haute-Normandie) et deux autres n'atteignaient pas le million d'habitants en 1968 (Limousin, Franche-Comté). Ce ne sont pas là de véritables régions. Celles-ci, à notre avis, devraient être au nombre d'une quinzaine, afin de concilier un poids démographique suffisant, un espace géographique assez large et l'indispensable accessibilité des centres directeurs (1). Alors la région serait capable de recevoir des institutions autonomes évitant les recours excessifs à l'échelon national.

La nature de ces institutions est déterminée par les objectifs poursuivis. D'une part, sur le plan politique, personne n'envisage sérieusement un Etat fédéral qui, en France, serait contraire à toutes les traditions et à toutes les structures mentales : il en résulte qu'un préfet ou, du moins, un commissaire du gouvernement continuera de siéger au chef-lieu de la région. D'autre part, sur le plan économique, on admet que la région doit laisser au département les tâches de gestion courante et se spécialiser dans l'étude et la réalisation des programmes d'équipement d'une certaine ampleur. Il suit de là qu'un conseil socio-professionnel, représentant les « forces vives », éclairera de ses avis l'assemblée régionale, laquelle doit être « librement élue » au suffrage universel direct ou indirect. En faveur du suffrage direct, on fait valoir la participation de l'opinion et la rupture du système des « notables ». C'est oublier que ces notables sont eux-mêmes des produits du suffrage direct et qu'à cet égard la solution réside plutôt dans la limitation du cumul des mandats, limitation pratiquée en Allemagne et en Grande-Bretagne. Quant à l'opinion, elle risque fort d'être lassée par les convocations successives à cinq catégories d'élections (présidentielles, législatives, régionales, départementales, municipales). Enfin, l'élection directe au niveau régional dévaluerait les conseils généraux et opposerait des assemblées que tout appelle à une étroite coopération. Un souci de bonne gestion nous amène donc à recommander un conseil régional restreint émanant, pour moitié, des assemblées départementales et, pour l'autre moitié, d'un collège de délégués municipaux, avec pondération selon l'importance des collectivités mandantes.

Ce conseil régional, comprenant de 25 à 70 membres, bénéficierait — comme le prévoyait le texte référendaire d'avril 1969 — d'un transfert massif d'attributions étatiques et, par conséquent, de ressources fiscales. A l'instar des autorités locales étrangères, il contracterait ou émettrait librement des emprunts. Les budgets régionaux, sans aller jusqu'à totaliser 70 % du budget national comme en Allemagne Fédérale, seraient sans commune mesure avec les budgets départementaux actuels.

L'exécution de ces budgets et, plus généralement, la direction de l'administration régionale ne peuvent guère être confiées, comme le voudraient certains, à un « gouvernement » issu du conseil régional. Il faudrait alors, en effet, soustraire à l'Etat l'ensemble de ses services extérieurs, ce qui reviendrait à adopter la formule des régions autonomes italiennes, dont le précédent n'est pas très encourageant. Par contre, on s'inspirera utilement

(1) Cf. notre récent ouvrage *La question régionale*, chap. VI (Flammarion, 1970).

de l'expérience des provinces néerlandaises, où un exécutif collégial associe le « Commissaire de la Reine » à une commission permanente d'élus (« Etats députés »). Le dialogue entre ces élus et l'administration sera moins inégal qu'aujourd'hui si l'appartenance régionale des fonctionnaires techniques est matérialisée par une rémunération complémentaire : ainsi, le *Landrat* allemand perçoit à la fois un traitement sur le budget du « cercle » (dont il préside l'exécutif) et des indemnités sur le budget du *Land* (dont il dirige les services locaux).

Grâce à de telles réformes, la collectivité régionale disposerait à la fois de moyens intellectuels propres et d'une véritable puissance financière. Elle serait alors majeure, car affranchie du centralisme parisien, et capable d'assumer les mêmes responsabilités que ses homologues européennes.

Vers des institutions d'agglomération

par G. PALLEZ, Président de la Commission des Villes
au Commissariat général du Plan d'Équipement et de la Productivité.

L'inexistence ou l'inadaptation fréquentes des centres de décision au niveau où doivent désormais se faire les choix importants pour l'avenir des villes, c'est-à-dire au niveau des agglomérations considérées comme un tout, est l'une des caractéristiques de la situation de trop nombreuses villes françaises. Le morcellement communal y accuse ses inconvénients à mesure que l'expansion urbaine dépasse les limites des villes-centres et que le divorce s'accroît entre la répartition théorique des responsabilités administratives et les solidarités imposées par les faits.

Qu'avons-nous fait jusqu'à présent pour remédier à cette situation ?

La réponse a été recherchée soit dans un *réformisme prudent*, soit dans la *substitution de l'autorité de l'État* à des autorités locales faibles ou défaillantes.

Si l'on excepte les quelques cas où le territoire communal et la zone agglomérée coïncident approximativement (Marseille, Toulouse), presque toutes les agglomérations françaises ont été incitées depuis plus de dix ans à adopter volontairement une structure intercommunale réformée, inspirée avec quelques retouches — syndicats à vocation multiple, districts urbains — de la vieille formule du syndicat intercommunal, libre association pour des tâches limitées, généralement d'équipement. La persuasion a eu des résultats substantiels dans un certain nombre d'agglomérations, le plus souvent d'importance moyenne, mais les réticences politiques, les inquiétudes financières, les faiblesses mêmes de ces formules d'association expliquent que de véritables autorités d'agglomération soient rarement sorties de cette évolution.

Les progrès les plus notables ont été de caractère législatif et d'initiative gouvernementale — création du District de la région parisienne et des communautés urbaines à Lyon, Lille, Bordeaux et Strasbourg, créations suivies de celle de trois communautés « volontaires ».

La relative inorganisation des agglomérations a d'autre part été palliée par des interventions de l'État. L'autorité préfectorale, les services extérieurs des Ministères et notamment de l'Équipement suppléent partiellement des pouvoirs locaux insuffisamment armés. Fort heureusement, grâce à ses pouvoirs comme à son action de persuasion, l'administration française a été en mesure de jouer un rôle moteur dans des domaines où, à l'étranger, le morcellement communal est souvent générateur de blocage ou d'inertie : élaboration des documents d'urbanisme, réalisation de grands équipements de voirie urbaine, etc... Mais l'efficacité de ce pouvoir « compensateur » rencontre rapidement ses limites, tandis que croissent le nombre et la complexité des problèmes à résoudre au niveau de l'agglomération. Peut-on d'autre part fonder un système durable sur un mécanisme dont l'évolution logique tend à dissocier davantage le « décideur » étatique et le « payeur » local ?

Au delà des précautions oratoires et des transitions parfaitement honorables, il faut avoir le courage d'affirmer que, dans les agglomérations importantes, pour avoir une signification positive, décentralisation et transformations institutionnelles devront aller de pair.

Cette constatation a fortement influencé les travaux de la Commission des Villes du VI^e Plan, qui me semblent avoir traduit fidèlement une prise de conscience croissante de l'acuité de ces problèmes, notamment parmi les responsables locaux. Il est symptomatique que ce soit sous l'impulsion d'élus locaux, membres de cette commission, qu'ait été défini l'objectif à atteindre : l'association des communes des principales agglomérations en une *institution d'agglomération* (commune unique ou communauté urbaine).

Pour parvenir à cette organisation nouvelle, qui devrait concerner une cinquantaine d'agglomérations, des étapes, des délais sont nécessaires. La première étape devrait être au minimum la création d'un syndicat intercommunal d'études chargé de la planification urbaine et de la programmation des équipements. Outre une réelle volonté de coopération, cette étape devrait comporter un renforcement rigoureux des équipes administratives et techniques mises à la disposition des responsables locaux.

Le processus d'association comprendrait ensuite le développement d'une politique d'incitation à l'extension des attributions exercées pour le compte de l'agglomération par le syndicat intercommunal ou par tout autre organisme intercommunal : ces incitations devraient consister surtout dans l'assouplissement et la simplification des rapports de l'Etat et des agglomérations (contrats de plan, globalisation des subventions et des emprunts, allègement des contrôles techniques) et aussi dans l'attribution de moyens fiscaux autonomes — produits de patentes « exceptionnelles », impôt foncier rénové substitué aux contributions foncières actuelles. Il n'est certes pas interdit de suggérer la majoration, au profit des agglomérations, du taux des subventions de l'Etat. Mais cette revendication ne peut guère aboutir à un système durable, qui se dévorerait rapidement lui-même. Il est bien préférable de demander à l'Etat de donner une priorité à des programmes mieux étudiés, émanant de nouvelles collectivités d'agglomération.

Au terme de cette évolution, les communes des principales agglomérations auraient transféré à une collectivité nouvelle ou à une communauté urbaine les compétences majeures pour la conception du développement urbain, pour la réalisation des infrastructures les plus importantes et pour la gestion de quelques grands services d'intérêt commun.

Il est maintenant urgent de déclencher un tel processus, qui n'implique d'ailleurs nullement le bouleversement de l'ensemble des structures communales françaises. Souhaitons qu'un grand débat démocratique s'instaure prochainement sur un problème dont dépend très largement notre avenir.

Les Finances Locales en 1970

par **M. TOUTAIN**, Directeur adjoint
des Collectivités Locales au Ministère de l'Intérieur,
et **J.-M. PICHOT**, Chargé d'Etudes
à la Direction Générale des Collectivités Locales au Ministère de l'Intérieur.

Qui pourrait nier aujourd'hui l'importance du rôle que jouent communes et départements dans notre vie de chaque jour ?

Chargés il y a un demi-siècle de tâches purement administratives (organisation des élections, tenue des registres d'état civil), leur compétence s'est peu à peu étendue à tous les aspects de la vie économique de la Nation.

Cependant quelle que soit désormais l'étendue de leur champ d'action, la principale vocation des collectivités locales reste la satisfaction des besoins collectifs. Le V^e Plan ne s'y est pas trompé qui leur laissait une place essentielle pour la réalisation des équipements publics.

Si l'on en croit certains travaux (1) du Commissariat Général du Plan en la matière, les collectivités locales (départements, communes, syndicats de communes, communautés urbaines, caisse des écoles...) ont mis en œuvre, pendant le V^e Plan, près de la moitié des équipements collectifs relevant ou non de secteurs programmés.

Tout porte à croire que la place occupée actuellement par les collectivités locales dans le financement et la réalisation des équipements restera pour la durée du VI^e Plan à un niveau comparable. L'intérêt de dresser un bilan de la situation actuelle des finances locales et de faire le point sur les propositions de réforme que ne manquent pas de susciter les imperfections du système, n'en apparaît que plus évident.

**

L'étude de la situation des finances locales s'opérera à 2 niveaux : une analyse globale mettra en évidence les grandes lignes d'évolution et portera un jugement d'ensemble ; un examen plus fin prenant en compte les disparités individuelles ou catégorielles viendra nuancer ce diagnostic trop général, parfois même trop abstrait.

Au niveau global, la situation actuelle des finances locales, fruit des évolutions passées, se caractérise ainsi :

(1) Rapport sur l'élaboration d'un compte financier prospectif des Collectivités locales pour 1975 et sur les orientations possibles de réforme des finances locales pendant le VI^e Plan.

Malgré des dépenses de fonctionnement importantes et sans cesse croissantes...

En effet, les dépenses ordinaires qui représentent en moyenne 53 à 55 % des budgets communaux se sont accrues au rythme de 9,5 % par an pendant la période 1965-1967. En dépit d'un léger fléchissement en 1966, consécutif aux restrictions budgétaires du plan de stabilisation, il semble bien que l'on se trouve devant un phénomène irréversible ou tout au moins à l'amplitude de très longue période : l'essentiel des dépenses de fonctionnement est composé de 4 grandes masses : frais de personnel, dépenses d'enseignement, d'aide sociale et de voirie, dotées d'une forte rigidité à la baisse puisque nécessaires à la vie de la commune (dépenses de personnel) et correspondant à des besoins bien légitimes d'amélioration tant en quantité qu'en qualité des services collectifs offerts aux administrés.

D'autre part, il convient d'ajouter à cette masse déjà considérable les dépenses induites par mise en service des équipements (entretien par exemple) et par leur financement (les intérêts de la dette). Nécessaires à l'accomplissement de ses tâches, et conséquences de ses efforts d'équipement antérieurs, les dépenses de fonctionnement de la commune devraient dans l'avenir continuer d'augmenter à un rythme soutenu.

Malgré une stabilisation, voire un fléchissement des concours extérieurs.

Le compte prospectif 1970 du V^e Plan prévoyait une limitation sévère des recours aux fonds d'emprunt (+ 2,8 % par an en moyenne pour la période 1965-1970) et une progression limitée des subventions de l'Etat (3,5 % par an en moyenne pendant la durée du Plan). En fait l'évolution constatée ne montre qu'un fléchissement relatif de la progression des concours de l'Etat aux collectivités locales et une tendance à la stabilisation de la progression des ressources d'emprunt.

Ce déclin relatif des subventions d'équipement apparaît aussi bien dans la part de la F.B.C.F. (2) subventionnée qui passe de 27,9 % à 22,5 % que dans le rythme de progression annuelle. Ce phénomène s'explique en grande partie par le fait que les collectivités locales ont été amenées progressivement à accroître leurs efforts dans des secteurs d'équipements collectifs peu subventionnés (équipements urbains par exemple). A l'inverse, pendant la même période, la part des équipements fortement subventionnés tendait à décroître (équipements scolaires du 1^{er} degré en particulier).

En dépit d'un fort taux d'accroissement des fonds de concours et des règlements de dettes.

Les participations que l'Etat demande aux communes pour la réalisation de travaux d'intérêt national (voirie urbaine, C.H.U., universités, etc...) augmentent en effet à un rythme très vif puisqu'elles ont doublé de 1965 à 1967. La progression devient ensuite moins rapide mais le taux moyen annuel de la période (1965-1970), 23 % par an, reste fort. Il convient de noter cependant que la place des fonds de concours reste modeste (2,55 % des dépenses en 1970) (3).

Par contre l'accroissement de la charge de la dette devient préoccupant. Une politique systématique de recours à l'emprunt a gonflé la dette à long terme des collectivités locales puisque l'encours total a plus que triplé entre 1960 et 1967. Les règlements de dettes en capital (les intérêts sont inscrits à la section ordinaire du budget) ont augmenté de 43 % pendant la seule année 1966 pour les communes de plus de 5.000 habitants. Le taux moyen de croissance du montant des annuités pendant la période 1965-1970 s'établissait cependant au niveau élevé de 21 % par an. Cette charge est lourde puisque la place des règlements de dettes dans la section extraordinaire du budget passe de 13,75 % en 1965 à 21,77 % en 1970.

(2) Formation Brute de Capital Fixe.

(3) Prévision.

Les communes réussissent à maintenir quelques équilibres fondamentaux et à dégager une épargne brute sans cesse croissante.

Malgré l'augmentation constante de leurs charges et une stabilisation, voire même une régression en valeur relative des concours extérieurs qu'elles obtiennent, les communes ont réussi, pour la période 1965-1970, à faire progresser leur épargne brute (recettes ordinaires moins dépenses ordinaires) au rythme de 16 % par an. Cette croissance nettement supérieure à celle des dépenses est due essentiellement à la volonté des élus locaux de trouver dans les impôts directs les sommes nécessaires au financement de leurs équipements.

Le taux de croissance des centimes s'établit ainsi en moyenne de 1965 à 1970, pour l'ensemble des communes, à 13,5 % par an (22 % en 1966). Il convient cependant de noter la place importante du versement représentatif de l'ancienne taxe sur les salaires qui s'avère être pour les communes beaucoup plus rentable que la taxe locale supprimée par les réformes de 1966.

Equilibres maintenus grâce à un ralentissement des dépenses d'équipement.

Celles-ci n'ont augmenté en effet que de 8,1 % par an en moyenne pour la période 1968-70, ce qui explique que l'épargne brute, bien que de plus en plus affectée aux fonds de concours et aux règlements de dettes, finance une part constante de l'équipement net : ≈ 16 % de 1965 à 1970.

Cependant cette situation porte en elle-même des éléments de déséquilibre dont les conséquences pourraient être graves.

La croissance de l'épargne brute qui n'a été rendue possible que grâce à une forte croissance de la fiscalité directe va se heurter bientôt à la limite supportable de la pression fiscale. Le maintien de la croissance du versement représentatif de l'ancienne taxe sur les salaires n'en apparaît, compte tenu de ces prévisions, que plus nécessaire.

Second élément de déséquilibre : les concours extérieurs, nécessaires au financement des investissements des collectivités locales, apparaissent souvent comme inadaptés : procédures trop lourdes de versement des emprunts ne permettant pas l'échelonnement en fonction de l'état d'avancement des travaux, liaison entre subventions et emprunts ne permettant pas de moduler ceux-ci en fonction de la situation financière de la commune puisque les concours de l'Etat n'en tiennent pas compte.

Pour être complet signalons enfin que la qualité de la gestion financière des collectivités locales pourrait être améliorée.

Le diagnostic précédemment établi reflète la situation moyenne de l'ensemble des finances locales. Cette analyse est insuffisante, car elle efface toutes les disparités ; celles-ci sont pourtant souvent importantes et il apparaît difficile de les négliger.

Des disparités d'ordre géographique...

La fiscalité des collectivités locales varie selon les régions, tant en ce qui concerne le potentiel fiscal que la pression exercée : sur le plan du potentiel fiscal sont avantagées les communes industrielles ou commerçantes bénéficiant d'un fort produit de patente et dans une moindre mesure les collectivités locales dont les administrés ont des revenus

élevés. La Région parisienne apparaît ici comme favorisée puisque, à taux d'imposition égal, le produit des impôts locaux y est nettement supérieur à la moyenne nationale, encore que la différence tende à se réduire. Des inégalités apparaissent également au niveau de la pression fiscale et paradoxalement les communes des régions les moins riches sont relativement les plus imposées : ainsi pour les biens immobiliers de même valeur locative, la charge fiscale était-elle dans l'ouest supérieure de 40 % à celle de la Région parisienne. Cette constatation est alarmante car, en l'absence de mécanisme compensateur, les communes auront les plus grandes difficultés à financer dans un proche avenir leurs équipements.

L'effort d'investissement lui aussi est très variable, mais ne confirme pas la distinction entre l'ouest et l'est puisque parmi les régions qui font le plus important effort d'équipement, à part la Région parisienne, on trouve à la fois des régions de l'est (Rhône-Alpes) et des régions de l'ouest (Limousin).

De la même manière, l'endettement connaît des disparités tant en ce qui concerne son niveau que son rythme d'augmentation (en 1965, le Limousin atteignait un niveau sept fois supérieur à la région nord).

Et tenant à la nature même des collectivités posent souvent au niveau local de graves problèmes.

La situation financière des départements, sur la période 1962-67, apparaît ainsi par rapport à celle des communes nettement plus favorable tant en ce qui concerne l'investissement que le fonctionnement. De plus, à l'intérieur d'un même type de collectivité, on peut constater de grandes disparités tenant, en ce qui concerne les communes, à la région à laquelle elles appartiennent ou à leur taille. C'est ainsi que les 1.250 communes de plus de 5.000 habitants (4) réalisent près des 2/3 des investissements communaux...

L'accélération du développement urbain, prévisible pour le VI^e Plan, laisse penser qu'elles continueront d'assumer l'essentiel des équipements collectifs communaux de 1970 à 1975.

Avant de tenter une synthèse des différentes propositions de réforme avancées par les autorités de tutelle et les élus locaux, il est bon de rassembler les griefs que ceux-ci peuvent porter au système actuel des finances locales.

Les reproches sont généralement les suivants :

Des procédures de péréquation encore insuffisantes...

Les collectivités les moins riches, dont les équipements sont souvent médiocres, tendent pour atteindre un meilleur niveau d'investissement à s'endetter lourdement ; elles entrent ainsi dans un processus cumulatif difficilement réversible.

L'observation montre que ce sont les villes en voie d'urbanisation rapide et les communes centres et satellites (5) qui supportent actuellement les charges les plus lourdes.

(4) Il existe en France 38.000 communes.

(5) Il existe 3 types de communes : communes centre d'agglomération, isolées, satellites d'agglomération.

Un système fiscal en voie de rénovation mais encore archaïque...

Les reproches vont généralement à l'absence de progressivité des impôts et à la détermination artificielle de l'assiette à l'origine de disparités entre collectivités locales. Le remplacement des « 4 vieilles » par 3 taxes, foncière, d'habitation, professionnelle, avait bien été décidé par une ordonnance du 7 janvier 1959 ; en fait, il fallut attendre février 1968 pour voir apparaître les premiers textes d'application. La mise en œuvre des nouvelles dispositions (application directe des taux, rapport étroit entre cotisations et valeur locative réelle) devra se poursuivre tout au long du VI^e Plan.

Des procédures rigides et fragmentaires dans l'octroi des prêts et des subventions.

Elles sont en effet peu satisfaisantes en premier lieu en raison du lien qui unit de fait les subventions et les prêts. En plus d'un alourdissement inévitable des procédures, ce système fait perdre aux subventions leur caractère incitatif puisqu'il est nécessaire de les octroyer à toutes les collectivités afin qu'elles puissent compléter le financement de leurs équipements auprès d'organismes spécialisés. Enfin les procédures actuelles ne permettent pas de tenir compte de la situation financière de la collectivité locale bénéficiaire (le montant de la dette de certaines communes en voie d'urbanisation atteint souvent un niveau alarmant).

Et enfin des lacunes et des insuffisances dans la gestion financière et technique des collectivités locales sont les critiques que peut susciter le système actuel...

Le problème a déjà été abordé. Il est à remarquer cependant que lacunes et insuffisances ne peuvent être imputées aux responsables locaux mais plutôt aux services techniques et financiers des collectivités locales, souvent dépassés par les problèmes posés par une urbanisation accélérée et le rythme rapide des investissements qui en résulte.

*

De multiples propositions de réforme des Finances locales ont déjà été avancées. La réforme des impôts directs locaux est sans doute la plus importante ; elle devrait cependant s'insérer dans une politique plus générale visant deux objectifs.

Adapter dans les meilleures conditions possibles les ressources aux besoins.

Pour réaliser cet objectif, il paraît souhaitable de s'orienter vers un meilleur rendement et une meilleure utilisation tant des ressources propres que des concours extérieurs. Toute réforme de la fiscalité locale devrait ainsi s'assigner un double objectif de simplification des modalités de calcul des impôts et d'accroissement de leur rendement par une relation plus étroite entre les valeurs servant d'assiette aux différentes taxes et le produit de celles-ci. Ensuite, pour éviter que les collectivités ne soient contraintes d'augmenter dans des proportions trop importantes leur pression fiscale, il apparaît indispensable qu'elles puissent bénéficier d'un volume de concours extérieurs suffisants.

La création de la C.A.E.C.L. (Caisse d'Aide à l'Équipement des Collectivités Locales), sans résoudre les problèmes de fond posés par la rigidité des procédures d'attribution des prêts, permet d'apporter un complément de ressources appréciables aux collectivités locales.

Enfin un réexamen des procédures d'octroi des prêts et subventions doit être entrepris. Notons que les efforts de globalisation des subventions actuellement entrepris se heurtent aux impératifs de la planification des investissements.

Atténuer les disparités financières actuelles entre collectivités.

Bien que l'atténuation des disparités ne puisse jamais être totale, il apparaît nécessaire d'engager une telle politique pour éviter aux collectivités défavorisées de s'engager dans un processus cumulatif d'endettement et de pression fiscale pour atteindre un niveau d'équipement nécessaire mais dépassant leurs capacités financières. La création du Fonds d'Action Locale (F.A.L.), alimenté par un prélèvement sur le versement représentatif de la part locale de la taxe sur les salaires, répond à cette nécessité puisqu'il verse des compléments de ressources aux collectivités défavorisées par le changement de régime fiscal, notamment aux communes touristiques et thermales. Les efforts entrepris dans ce sens doivent être poursuivis.

*

Au terme de cette brève étude, il apparaît nécessaire d'insister sur l'importance d'une réforme globale des finances locales. S'il est normal qu'une grande diversité caractérise les collectivités locales, l'existence de disparités crée des situations difficiles qui rendent plus complexes encore la solution de problèmes pourtant prioritaires tels que celui de l'aménagement optimum du territoire. Atténuer l'ampleur de ces disparités doit être le premier objectif de cette réforme.

Un réexamen des procédures d'attribution des subventions et des prêts s'impose également, la prise en compte de la situation financière des communes paraît désormais indispensable.

Remarquons pour conclure que l'effort de réflexion nécessaire à l'élaboration d'une telle réforme pourrait avec profit utiliser la méthode de Rationalisation des Choix Budgétaires qui trouverait là un problème à la mesure de ses possibilités.

La Direction Départementale de l'Équipement au service des collectivités locales

par **Michel PORTIGLIA**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Directeur départemental de l'Équipement de la Sarthe.

Le Directeur départemental de l'Équipement, en abrégé D.D.E., se situe, de par ses fonctions, au carrefour des grandes actions entreprises au niveau du Département et des Communes. Il vaut mieux dire d'ailleurs le D.D.E. et son Service, car l'intervention du D.D.E. est parfois directe, parfois indirecte quand elle passe par le canal des Ingénieurs subdivisionnaires notamment, et de toutes façons la Direction départementale est une équipe.

Il est en effet peu de domaines intéressant les grands équipements d'infrastructures, l'urbanisme, la construction, voire le tourisme, qui ne reçoivent au passage la marque du D.D.E. Sans vouloir procéder à l'énumération complète et sans doute fastidieuse des tâches dévolues à une Direction départementale, il convient cependant, en préambule, d'en définir les principales activités.

Commençons par le domaine routier. La Direction est concernée par tout ce qui touche le réseau national, départemental ou communal au titre des investissements ou de la gestion. En matière d'autoroute, elle participe à la conception du tracé et des principales caractéristiques du projet. Si la réalisation de l'autoroute est confiée à une société d'économie mixte, elle participe en général à la construction.

Le Service des Transports intéresse directement les collectivités locales. Les réalisations en matière de voies navigables ou d'établissements portuaires, dans les Départements chargés de services mixtes, les touchent au premier chef. Il en est de même pour les distributions d'énergie électrique dont la D.D.E. contrôle l'exécution et parfois même dirige les travaux.

Bien qu'une partie de ses attributions ait été transmise à la Direction de l'Agriculture depuis quelques années, la Direction de l'Équipement s'occupe encore, par endroits, de la gestion et la police des cours d'eau au titre du Service hydraulique. S'il existe des aérodromes dans le département, la D.D.E. intervient au titre du Service des Bases aériennes.

Plus nombreuses et plus importantes aussi, dans la majorité des cas, sont les interventions de la D.D.E. en matière de logement et d'urbanisme. Qu'il s'agisse de lotissements, de zones d'habitations, du financement de la construction, de l'établissement des plans d'urbanisme, dans chaque cas se manifeste l'action du D.D.E. En un mot, les composantes essentielles de l'aménagement du territoire convergent naturellement sur lui.

Au chapitre de la construction, il convient d'ajouter également l'activité intense développée depuis quelques années en matière de bâtiments scolaires ou de constructions hospitalières. Dans quelques départements, cette activité s'élève même au niveau de l'enseignement universitaire.

On ne peut passer sous silence non plus les multiples interventions au titre de conseiller technique auxquelles le D.D.E. doit répondre à la demande du Préfet, des Maires, des Chambres de Commerce.

Reste enfin la gestion de plus d'un millier de personnes, effectif atteint dans la plupart des Départements, qui n'est pas sans poser, au plan local, des problèmes sociaux parfois épineux.

Cette liste, non exhaustive, montre combien sont intimes les rapports entre le D.D.E. et les collectivités locales. Pour bien situer ces rapports, nous allons les définir par référence aux responsables départementaux et municipaux.

I. - Le D.D.E. et le Préfet.

Autrefois, le D.D.E., disons l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, jouissait d'une grande autonomie dans son domaine propre. Depuis la réforme préfectorale de 1964, la situation a évolué vers un transfert des responsabilités du D.D.E. au Préfet du Département. D'aucuns déplorent encore cet état de choses, mais il faut le considérer comme un fait acquis.

Cette réforme, dans son application, n'est cependant pas exempte de toute critique. Elle devait se traduire en effet par une disparition progressive des Services préfectoraux concernés par les activités de la D.D.E. et le transfert de l'ensemble des attributions correspondantes au D.D.E. A l'heure actuelle, il n'en est malheureusement rien dans la majorité des départements, si bien qu'on assiste très souvent à des retards et lenteurs importants dans l'instruction des affaires, à cause de la cascade des procédures qui n'apporte généralement à cette instruction aucune valeur ajoutée.

Les rapports entre le Préfet et le D.D.E. doivent être empreints de la plus grande confiance. Entre ces deux personnages qui sont, en général, de formation et de culture différentes, qui, par ailleurs, ont si souvent à collaborer, doit s'établir un climat procédant plus de l'esprit d'équipe que de considérations hiérarchiques. C'est ainsi, du moins, que nous concevons les relations D.D.E.-Préfet, marquées au coin de la collaboration réciproque. Faute de cette franche collaboration, les rouages de la machine administrative ne peuvent que grincer et avancer par saccades. Cet esprit n'est malheureusement pas toujours présent dans tous les départements. Bien souvent il existe des conflits de personnes et de caractères. Mais aucune œuvre humaine n'est parfaite et ces conflits n'existent-ils pas à tous les échelons de la société ?

Vis-à-vis du Préfet, le D.D.E. intervient beaucoup en tant que conseiller technique sur les sujets les plus divers dont certains n'ont qu'un lointain rapport avec le Service de l'Équipement. Il doit parfois jouer le Maître Jacques du département, mais cette servitude est aussi la rançon de la grandeur dont le D.D.E. assume la charge. Elle doit être, comme le reste, traitée avec sérénité.

II. - Le D.D.E. et le Conseil général.

Héritiers, l'un comme l'autre, d'une solide tradition issue d'un passé lointain, le D.D.E. et le Conseil général entretiennent la plupart du temps des relations non seulement courtoises, mais très efficaces. Le D.D.E. a généralement des relations confiantes avec les conseillers généraux, mais là encore sa personnalité joue un grand rôle dans ces relations humaines.

Premier technicien du département dans son domaine, le D.D.E. prépare tous les ans le budget du Service vicinal qui varie suivant les départements de 10 à 50 millions, pour fixer un ordre de grandeur. Il participe activement aux réunions des commissions du Conseil général : Commission départementale, Commission des Routes, dont il éclaire les travaux par ses commentaires et explications.

Il prépare également la définition et la mise en œuvre de la politique routière du Département que le Préfet soumet à l'approbation de l'Assemblée départementale. Cette politique, élaborée en fonction de la nature des chemins, de l'importance du trafic, des contingences locales, est, pour le moment, une œuvre de bon sens. Il n'est pas exclu cependant qu'elle procède, dans un avenir proche, de méthodes plus élaborées telles que la rationalisation des choix budgétaires. Indépendamment des problèmes de voirie, la compétence du D.D.E. est aussi mise à contribution en matière de Service hydraulique.

Dans certains départements, la D.D.E. joue aussi un rôle important dans le domaine des services concédés ou en régie. Il en est ainsi, notamment dans la Sarthe, pour le Service des Distributions d'Énergie électrique dont le Département est autorité concédante ou, dans l'Aisne, pour la Régie départementale des transports, exemples que nous connaissons plus particulièrement.

Quelques départements enfin ont confié à la D.D.E. l'organisation du Service des ramassages scolaires, tâche particulièrement lourde et ingrate, mais qui touche de près la population.

III. - Le D.D.E. et les Maires.

Le D.D.E. est d'abord le conseiller technique permanent des municipalités en matière de travaux routiers, qu'il s'agisse de la gestion ou des travaux neufs, qu'il s'agisse également de la voirie communale ou de la voirie rurale. Il fut un temps d'ailleurs où le budget communal de voirie était établi par le Service des Ponts et Chaussées. Cette pratique a disparu de nos jours, mais c'est le D.D.E. qui propose, sous couvert du Préfet, la répartition des attributions au titre de la Caisse de solidarité ou du F.S.I.R., tranche communale.

Dans certains cas, la D.D.E. ou tout au moins ses Ingénieurs, se voit confier la direction des services techniques des communes de petite ou moyenne importance. C'est une tâche « d'assistance technique » au sens plein qui demande un gros travail de la part de l'Ingénieur subdivisionnaire, lequel doit faire preuve d'une grande compétence technique en tous domaines et se transformer au besoin en entrepreneur de travaux.

La D.D.E. participe aussi très souvent à la réalisation des équipements communaux : réseaux d'eau, d'égout, d'électricité, terrains de sport, zones d'habitation ou zones industrielles. A cet égard, il est permis d'affirmer qu'elle représente un des principaux facteurs de la politique d'action communale dans la plupart des communes françaises.

En matière de répartition des aides à la construction, le D.D.E. intervient constamment. Responsable de la politique du logement et de la construction au niveau du département, il lui arrive fréquemment de conseiller Maires, Architectes et Promoteurs et de les orienter préférentiellement vers telle ou telle solution en accord avec les documents d'urbanisme existants.

Enfin un des domaines de prédilection du D.D.E., et on peut dire l'élément novateur de sa fonction, est celui du devenir des villes. Ce sont les Services de la D.D.E., en liaison avec les urbanistes, qui traduisent les intentions des municipalités et établissent les plans d'urbanisme, jusqu'à maintenant en usage et, pour demain, les documents prévus par la loi foncière : schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) et plans d'occupation des sols (P.O.S.). Ces documents, qui représentent les éléments majeurs du développement urbain à long terme, sont complétés en cette année de préparation du VI^e Plan, par des projets de modernisation et d'équipement, œuvres également concertées des collectivités locales et du D.D.E., dessinant l'avenir des principales agglomérations à moyen terme.

L'action touristique aussi requiert l'attention du D.D.E. Celui-ci intervient bien souvent, en effet, dans la conception et la réalisation des lieux de vacances : stations vertes, ports de plaisance ou stations de sports d'hiver.

Cette énumération rapide rappelle l'importance des contacts étroits du D.D.E. avec les Maires auxquels il apporte l'assistance permanente des conseils de son équipe sur un très large éventail de questions.

IV. - Le D.D.E. et les Chambres de Commerce.

Le D.D.E. est très souvent Conseiller technique permanent des Chambres de Commerce. A ce titre, il participe à toutes les réunions de travail des Assemblées consulaires dont il éclaire les débats.

Lorsque le service comporte, dans ses attributions, un port fluvial ou maritime ou encore un aéroport dont les Chambres de Commerce sont, dans la quasi généralité des cas, concessionnaires, l'intervention du D.D.E. peut être très importante. Elle va du contrôle administratif et financier de la gestion jusqu'à la direction des travaux d'équipement et d'outillage public.

V. - Le « profil type » du D.D.E.

Le D.D.E. est, par définition, un animateur pour son département. Par son action quotidienne, par l'ampleur des moyens dont il dispose et l'importance des domaines où il intervient, il conditionne le mieux-être de nombreux citoyens.

Il doit être constamment « sur la brèche » et savoir entretenir avec les responsables avec lesquels il dialogue, Conseillers généraux, Maires, des relations de bon voisinage.

Sa personnalité, ses qualités humaines jouent un grand rôle. Il se doit d'avoir l'esprit jeune, ouvert, alliant fermeté et souplesse, avec une forte dose de bon sens et un souci permanent de l'intérêt général et du bien public. Pour cela il se doit d'être toujours bien informé de la vie du département auquel il consacre son temps, sa science et son énergie.

Rôle des Services Techniques de Villes

par **Georges LACROIX**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
Directeur Général des Services Techniques de la Ville de Marseille.

La vie matérielle de nos cités, grandes et petites, a depuis toujours posé des problèmes qui ont nécessité l'intervention de techniciens.

Déjà sous l'Ancien Régime, existaient des « Officiers de Ville », véritables ancêtres des fonctionnaires municipaux actuels, parmi lesquels on comptait un Maître des Œuvres ou Voyer.

Au siècle dernier, la loi municipale du 5 avril 1884, étendant les dispositions de la loi de 1837, avait chargé le Maire de :

- 1° conserver et administrer les propriétés de la commune,
- 2° diriger les travaux communaux,
- 3° souscrire les marchés, passer les baux de biens et les adjudications des travaux communaux.

C'est alors que les communes ont commencé à organiser leurs services techniques ; mais l'évolution a été lente et très inégale ; c'est seulement depuis la dernière guerre que sinon une organisation unique, tout au moins des appellations uniformes et une hiérarchie ordonnée ont été mises en place ; il subsiste pourtant encore des disparités importantes d'une ville à l'autre : direction unique sous l'autorité d'un Directeur général, direction bicéphale (Ingénieur en Chef - Architecte en Chef), voire émiettement des services, ceux-ci étant alors fréquemment assurés par des organismes extérieurs à la municipalité (Services Techniques de l'Etat ou techniciens privés, cas très général pour les petites communes et qui n'est pas rare pour des villes déjà importantes).

*

Cependant, l'entrée de notre civilisation dans une « ère urbaine » a entraîné une évolution rapide des fonctions techniques que doivent assumer les services municipaux ; aux tâches traditionnelles d'administration, d'entretien et de gestion sont venues s'adjoindre des missions plus nouvelles d'études, de programmation et de direction de travaux neufs.

Les missions traditionnelles elles-mêmes, pour terre à terre qu'elles puissent paraître, ne sont pas sans poser des problèmes nouveaux : les techniciens des villes se doivent d'être des organisateurs et, par conséquent, de perfectionner sans cesse l'organisation et les méthodes qui déterminent le coût et le rendement des services.

Cela est d'autant plus nécessaire que la majeure partie de ces tâches traditionnelles ont le caractère de services aux ménages ou aux entreprises ; leur importance est très rapidement croissante car les effets de l'augmentation de la population urbaine (un taux de 2 ou 3 % par an est très courant) se cumulent avec l'accroissement des besoins individuels (où dans certains domaines, la circulation par exemple, la demande évolue à un taux proche de 10 % par an).

A cette évolution quantitative, se superpose une évolution qualitative, le citoyen demandant, ce qui est normal, à être toujours mieux servi et le progrès technique, comme le développement de notre société de consommation, posant chaque jour des problèmes nouveaux.

Or, traditionnellement, ces services sont essentiellement assurés par de la main-d'œuvre sans que l'on se soit toujours préoccupé de productivité : il n'est plus possible de continuer ainsi ; l'augmentation quantitative et l'évolution qualitative se cumuleraient alors avec l'accroissement du prix de la main-d'œuvre pour rendre le coût des services financièrement insupportable.

Il appartient aux techniciens municipaux — et c'est là une part importante de leur tâche — de promouvoir l'organisation et les méthodes de gestion qui amélioreront le coût et le rendement des services. La recherche d'une meilleure adaptation des moyens aux fins, une division convenable du travail entre les équipes, la mécanisation de nombreuses tâches encore assurées manuellement, la recherche des économies de temps, la meilleure utilisation du personnel offrent un champ d'action particulièrement vaste aux méthodes de rationalisation de la gestion. L'introduction récente du Plan Comptable dans la comptabilité communale a fourni une première base d'appréciation qui manquait jusqu'à présent ; il reste, sinon à créer (car de nombreux services possèdent déjà quelque chose), tout au moins à généraliser une comptabilité analytique fournissant aux responsables de l'organisation les éléments d'information précis nécessaires pour qu'ils puissent à la fois déterminer les actions à entreprendre et en mesurer l'efficacité.

C'est ainsi que les tâches apparemment très prosaïques d'entretien et de gestion municipale sont en train de se renouveler complètement et nécessitent, de la part des techniciens municipaux, un effort constant et souvent obscur pour suivre le progrès.

*

A ces missions classiques de gestion s'ajoutent, aujourd'hui, des tâches nouvelles de prévision, de programmation et de réalisation opérationnelle que rendent nécessaires la modernisation, voire la métamorphose complète de nos cités.

Il s'agit, en premier lieu, des études d'urbanisme où l'intervention des collectivités locales devrait devenir plus importante. La Loi d'Orientation Foncière a, en effet, prévu que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols seraient élaborés conjointement par les Services de l'Etat et des Collectivités locales intéressées. Il appartiendra donc aux Services techniques municipaux — ce qui se faisait déjà très généralement, mais est aujourd'hui officiel — d'intervenir activement dans les études d'urbanisme ; c'est d'ailleurs tout à fait justifié par le fait qu'elles concernent essentiellement le développement de nos villes, que la plupart des réalisations prévues seront entreprises et payées par elles et, ce qui est tout aussi important, qu'on ne peut faire d'urbanisme valable que réaliste, c'est-à-dire en recherchant l'adhésion et la participation des représentants de la population intéressée : or, les techniciens municipaux, placés à la charnière du technique et du politique, sont incontestablement les mieux à même de faciliter cette adhésion et cette participation.

On doit noter également la participation des Services techniques municipaux à l'élaboration des Programmes de Modernisation et d'Equipement, éléments essentiels de la programmation des équipements urbains. Sans doute les structures actuelles, en matière de financement notamment, vont-elles poser de redoutables problèmes à l'heure du choix, et on peut craindre que devant l'insuffisance dramatique des moyens par rapport aux besoins, les responsables n'aient d'autre issue qu'une position négative : mais au moins les Services Techniques municipaux pourront-ils apporter des éléments de réalisme sans lesquels les P.M.E. ne seraient que des jeux de l'esprit.

En ce qui concerne les études et réalisations à caractère opérationnel, il paraît indispensable d'attirer l'attention dans quelques domaines actuellement en évolution rapide :

Il s'agit tout d'abord de l'organisation des déplacements en site urbain ou, si l'on veut, des plans de transport, problème crucial auquel la population urbaine est très sensibilisée.

Qu'il s'agisse des équipements de voirie et de stationnement, de l'exploitation du réseau viaire ou de l'organisation des transports urbains, la mise en place d'une politique globale cohérente et réaliste exige une excellente connaissance du tissu urbain que les techniciens municipaux, en contact quotidien avec les élus et le public et connaissant bien leur ville, sont les mieux à même de posséder. Etant bien informés des possibilités techniques et financières locales, ils peuvent également conseiller les choix les plus réalistes.

Mais surtout — et c'est là un point essentiel sur lequel on ne saurait trop insister — le succès des plans de transport repose en définitive sur le comportement des citoyens ; les solutions les plus logiques et rationnelles seront inefficaces si le citoyen n'a pas le comportement espéré : c'est là un domaine qui échappe encore, semble-t-il, à l'analyse rationnelle et où le technicien des villes qui sent vivre sa cité peut aider à établir la communication entre les théoriciens du transport et la société urbaine.

On doit noter également l'importance que devrait prendre l'intervention des techniciens municipaux dans la création et la réalisation des zones d'aménagement concerté. Celles-ci rencontrent, semble-t-il, un succès certain auprès des promoteurs. Mais ce succès ne sera une réussite que si, comme c'était d'ailleurs l'intention du législateur, il y a réellement concertation entre le promoteur d'une part, la collectivité locale intéressée d'autre part. Etant donné l'importance des problèmes techniques, économiques et urbanistiques que pose l'insertion d'une opération d'aménagement dans un contexte urbain, il est évident que les techniciens municipaux ont un rôle essentiel dans le dialogue indispensable à l'élaboration des Z.A.C.

Même pour les équipements d'infrastructure ou de superstructure plus classiques, tels que les réseaux techniques d'eau, d'assainissement, d'électricité et de gaz ou les équipements scolaires, sportifs, de loisirs et de détente, etc., l'intervention des techniciens municipaux reste fondamentale. Même si, ce qui est fréquent, ces équipements sont concédés, réalisés ou exploités par des Sociétés, Services ou Administrations extérieurs à l'Administration municipale, il appartient à celle-ci d'intervenir dans l'élaboration des programmes et dans la conception des ouvrages, dans leur exploitation ou leur utilisation pour, à la fois, faire entendre la voix des usagers, veiller à l'adaptation des réalisations aux besoins tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif et — c'est peut-être encore plus important — assurer une cohérence globale de jour en jour plus importante. Le citoyen qui a très généralement une vision de sa ville très localisée est extrêmement sensible — à juste raison — aux incohérences qui lui apparaissent de façon évidente et qu'il critique d'ailleurs véhémentement : il n'est que de voir les protestations que soulève l'exécution des tranchées sur la voie publique pour apprécier combien l'ingénieur municipal est rendu responsable — même quand il n'y est pour rien — de la coordination en site urbain.



Le rôle des Services techniques municipaux est donc aujourd'hui plus fondamental que jamais et en pleine mutation. Mais il ne faut pas perdre de vue deux conditions essentielles dans lesquelles s'exécute cette mission :

- d'une part, en ce domaine, les décisions sont essentiellement politiques : non pas seulement parce que la loi l'a ainsi prévu, mais aussi — et peut-être surtout — parce que, en site urbain, il faut tenir compte d'une multitude de considérations de toutes natures, que les choix sont par conséquent obligatoirement des compromis dans lesquels interviennent des considérations non seulement techniques, économiques et financières — qui seraient à la rigueur de la compétence des techniciens — mais aussi sociales, humaines, psychologiques qui ne peuvent ressortir que de l'autorité politique ;
- d'autre part, l'évolution accélérée des techniques est telle qu'il n'est plus possible aujourd'hui à un technicien d'être réellement polyvalent ; or, on demande à un technicien municipal de faire face à tous les problèmes — d'une variété et d'une complexité croissantes — qui se posent en site urbain. Dans ces conditions, faute de pouvoir être omniscient, il doit savoir utiliser au mieux l'assistance technique des spécialistes ; l'ingénieur des villes est avant tout un homme de synthèse et de

dialogue, qui connaît bien sa cité, mais qui fait appel au concours d'experts, de bureaux d'études, de Services de l'Etat,... pour l'aider à mieux assumer sa tâche. Sa situation n'est pas sans ressembler à celle du médecin de famille qui connaît bien ses clients, est mieux à même de prévoir leurs réactions et leur comportement physiologique autant que psychologique, mais qui ne pourrait plus grand chose aujourd'hui s'il n'avait pas recours aussi souvent que nécessaire aux spécialistes et à l'équipement hospitalier moderne.

*

Sans doute les techniciens municipaux ne détiennent-ils pas — et ne détiendront-ils jamais — le pouvoir de décision, car ils sont au service non d'une entreprise ordinaire, mais d'une collectivité humaine représentée par ses élus. Mais comme ils détiennent des compétences et des moyens d'action adaptés aux nécessités de notre époque, l'autorité de leur avis et de leurs propositions reste incontestable. De même qu'on ne commande à la nature qu'en lui obéissant, de même on ne peut espérer influencer son milieu qu'en s'adaptant à lui : si l'Ingénieur des villes sait insérer ses réflexions et son action dans le contexte des sujétions administratives, financières et psychologiques, il peut — et il doit — jouer dans la société urbaine d'aujourd'hui et de demain un rôle fondamental dans la réconciliation de la Technique et de l'Homme.

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

● **Spécialiste de l'exploitation de parkings sous toutes ses formes**

parkings à étages

parkings de surface avec ou sans enceinte

parkings sur la voie publique avec parcmètres

● **Etudes de marché**

Etudes de rentabilité

Etudes financières et commerciales pour la réalisation de parkings à étages

○

LOCAPARK est concessionnaire des villes de :

STRASBOURG

DIJON

AVIGNON

BESANÇON

de la ville de NICE pour le parking Mozart (585 places)

de la S.N.C.F. pour le parking de la Cour d'Honneur de la Gare de l'Est (395 places)

○

Demandez à LOCAPARK, Boîte Postale 25, Paris-17^e, de vous documenter gratuitement sous la référence P.C.M.

LOCAPARK - s. a. capital 200.000 Frs - 85, rue Jouffroy, PARIS (17^e) - R.C. Paris 65 B 5343

Le Parc des Ponts et Chaussées au service des collectivités locales

par **Michel LEHUÉDÉ**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

1) Evolution de l'entretien routier.

Pour les collectivités locales, départements et communes, l'entretien de leurs chemins a toujours été la cause de soucis nombreux et de préoccupations continuelles. Longtemps cet entretien a été assuré par les « cantonniers » avec l'aide des équipes de prestataires et le bon vieux rouleau à jantes lisses.

Cette situation, source d'inspiration pour les chansonniers, s'est radicalement transformée au cours de ces dernières décades sous l'influence des facteurs suivants :

- Généralisation des chaussées revêtues qui vont bientôt intéresser la quasi totalité des réseaux communaux ;
- Augmentation considérable du trafic automobile avec accroissement des vitesses et des charges tandis que disparaissait la circulation hippomobile ;
- Exigence accrue des usagers qui veulent des chaussées correctement entretenues ;
- Apparition et développement de tâches nouvelles (signalisation horizontale, services d'hiver, etc...) ;
- Disparition progressive d'une main-d'œuvre locale, abondante et disponible en dehors de la période des moissons ;
- Impérieuse nécessité, devant les lourdes charges que constituent les dépenses de voirie, d'une exécution des travaux d'entretien la plus économique possible.

Sous la pression de ces impératifs, la mécanisation s'est imposée pour l'entretien des voiries départementale et communale comme des routes nationales, avec utilisation de matériel onéreux et complexe conduit par du personnel qualifié.

Ces moyens, le Parc des Ponts et Chaussées les possède ; ils peuvent être employés par les collectivités locales.

2) Le Parc et les travaux qu'il exécute.

Le Parc est l'organisme, unique dans chaque département, qui prend en charge l'ensemble des véhicules, engins, outillage dont dispose la Direction départementale de l'Équipement pour les travaux de voirie.

Responsable du fonctionnement, de l'entretien et du remplacement de ce matériel, il le met à la disposition des subdivisions des Ponts et Chaussées pour les travaux sur routes nationales, chemins départementaux, voies communales et chemins ruraux, cette mise à la disposition prenant la forme soit d'une location, soit d'une exécution en régie au moyen d'unités constituées.

Si l'importance du Parc en matériel et en personnel est très variable selon les départements (les annuités d'amortissement des véhicules et engins d'un parc départemental varient de 250.000 F à 1.300.000 F), les tâches les plus couramment remplies par le Parc sont les suivantes :

- emplois partiels à l'émulsion ou aux enrobés,
- enduits superficiels au cut-back ou à l'émulsion,
- certaines grosses réparations de chaussées,
- certaines modernisations de voies secondaires,
- curage de fossés,
- fauchage, débroussaillage et élagage,
- signalisations horizontale et verticale,
- services d'hiver : déneigement, sablage, salage.

Au sujet de ces tâches, s'est souvent posé le problème de la répartition des travaux routiers entre le Parc et les entreprises ainsi que celui de la concurrence susceptible d'être faite par le Parc aux entreprises de Travaux publics.

Il est difficile de définir des règles strictes en cette matière, et il existe des travaux qui, selon les situations locales, sont exécutés « en régie » ou « à l'entreprise » (enduits superficiels, curage de fossés, signalisation horizontale, modernisation des voies secondaires...). Ce sont des cas d'espèce qui, en toute objectivité, ne devraient pas constituer de points de friction car, en fin de compte, le véritable critère sur le choix demeure l'exécution des travaux au moindre prix et dans les meilleures conditions pour la satisfaction des usagers.

La politique des parcs, suivie au cours de ces dernières années, ne vise nullement à une augmentation de la part, qui demeure réduite, des travaux « en régie » aux dépens des travaux à l'entreprise, mais plutôt à une meilleure productivité du Parc en vue d'une meilleure exécution des tâches et au moindre coût.

3) Le Parc et le Département.

Le Parc est un établissement industriel dont la gestion a la forme d'une « association en participation » entre l'Etat et le Département.

D'où le rôle essentiel du Département qui contribue avec l'Etat aux dotations en matériel du Parc, et de nombreux Conseils généraux, conscients de l'intérêt que constituent de tels investissements, tant pour le Département que pour les Communes, ont consenti, notamment depuis 1960, des efforts financiers particuliers pour donner au Parc des moyens modernes nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.

Si le Parc prend en compte toutes les dépenses concernant le matériel dont il a la charge, il perçoit des collectivités les recettes correspondant à toutes les prestations qu'il effectue, selon un barème annuel arrêté par le Directeur départemental de l'Équipement en vue d'une gestion équilibrée (les excédents ou déficits constatés en fin d'année dans la comptabilité générale du Parc doivent être aussi faibles que possible).

Aussi le problème des prix de revient est-il une préoccupation constante des responsables du Parc à tous les échelons, car des prix de facturation non compétitifs, outre qu'ils grèvent les budgets d'entretien des routes nationales et des chemins départementaux, en-

traînent une désaffection certaine des autres clients, des communes en particulier, et par là même une diminution du chiffre d'affaires du Parc avec la perspective d'un nouvel alourdissement des prix et d'une asphyxie progressive.

Les méthodes modernes de gestion ont été introduites, à titre d'essai, dans quelques parcs pour la détermination des prix de revient dans le cadre de l'opération Rationalisation des Choix Budgétaires et des études d'informatique.

4) Le Parc et les autres Collectivités locales.

Dans les agglomérations importantes, l'entretien et l'exploitation de la voirie mettent en œuvre des techniques particulières et nécessitent un matériel spécial, que les grandes villes possèdent d'ailleurs dans leurs ateliers municipaux, avec des engins destinés à l'entretien des jardins publics, des espaces verts, des terrains de sports, etc...

Par contre, les mêmes techniques et le même matériel sont utilisés en rase campagne sur le territoire d'une même commune pour les routes nationales, les chemins départementaux et la voirie communale.

Le Parc des Ponts et Chaussées peut remplir sur les voies communales et les chemins ruraux les tâches qu'il réalise sur les routes nationales et les chemins départementaux, et il les assure effectivement pour de nombreuses communes, dont certaines sont totalement dépourvues de moyens propres.

En effet, le Parc apporte aux communes une aide efficace et précieuse avec des avantages portant notamment sur les points ci-après :

- qualité de service,
- souplesse d'intervention,
- coût des travaux,
- absence de sujétions.

4-1) Qualité de service.

Le Parc avec sa gamme étendue d'engins, avec son matériel bien adapté à l'entretien des chaussées et de leurs accessoires, avec son personnel qualifié ayant une excellente connaissance des techniques à appliquer compte tenu de la nature des sols et du climat de la région, exécute les travaux sur la voirie communale avec le même soin et avec le même souci du « travail bien fait » que sur les routes nationales et les chemins départementaux.

Les Maires savent qu'en cas d'imperfections dues aux intempéries ou à toute autre cause, le Parc effectuera les remises en état qui s'imposent.

4-2) Souplesse d'intervention.

Le Parc, disposant sur place du matériel et du personnel, peut intervenir, à la demande de la commune, soit pour des travaux intégrés dans un programme d'ensemble, soit au « coup par coup », en cas d'urgence sur simple appel téléphonique, avec des moyens proportionnés à l'importance du travail et aux délais prescrits pour sa réalisation. De plus, si des communes isolées ou groupées en syndicat possèdent pour certaines tâches leur propre matériel (débroussaillage, élagage, etc..), elles peuvent pour d'autres tâches s'adresser au Parc.

L'intervention du Parc s'adapte donc avec souplesse aux besoins de chaque commune, le Maire ayant toujours comme interlocuteur un Ingénieur subdivisionnaire, ou un de ses collaborateurs, qu'il connaît bien et avec lequel il a par ailleurs à étudier de nombreux autres problèmes sur le plan communal.

4-3) Coût des travaux

Le Parc appliquant le barème des prestations, la commune peut prévoir d'après les quantités de travaux à exécuter ou la durée d'intervention à envisager, le montant des dépenses qu'elle aura à régler.

Bien sûr ces prix donnent parfois lieu à certaines récriminations, mais dans toute comparaison objective on doit tenir compte du fait que ces prix contiennent toutes les charges (fonctionnement, entretien, amortissement, frais généraux du Parc, T.V.A. sur les acquisitions de matériel et de pièces de rechange, etc...) et que le coût des prestations correspond aux conditions réelles d'exécution : si pour des motifs de sécurité (réparation d'un affaissement de chaussée par exemple) des interventions spéciales ont lieu, leur coût est beaucoup plus élevé que si ces travaux avaient pu être intégrés dans un programme d'ensemble.

En outre, les communes ont la faculté, comme pour tous leurs autres travaux, de procéder à une mise en compétition intéressant à la fois des entreprises et le Parc, ce qui permet à ces collectivités de traiter au mieux de leurs intérêts.

4-4) Absence de sujétions

Les communes ou syndicats de communes, pour les tâches réalisées par le Parc, se trouvent dégagés des sujétions et des aléas inhérents à l'exécution directe avec du matériel propre : recrutement de personnel qualifié, réparation et entretien du matériel, plein emploi du personnel, etc..., sujétions et aléas qui en fin de compte ont des incidences financières non négligeables.

5) Conclusion.

Avec l'évolution du monde moderne, avec l'essor considérable de la circulation automobile, avec la transformation rapide des techniques routières, le Parc des Ponts et Chaussées, grâce à son matériel et à son personnel, a pu apporter un concours efficace aux collectivités locales pour leurs réseaux routiers, dans l'intérêt de ces collectivités comme de celui des usagers. Il continuera à jouer ce rôle pourvu que les responsables du Parc à tous les échelons aient le souci constant des problèmes de productivité, de qualité de service et d'adaptation des moyens du Parc aux besoins réels.

La voirie départementale

par **Jean GAUDEL**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
Chef des Services Techniques de la Direction Générale des Collectivités Locales
au Ministère de l'Intérieur.

C'est un décret-loi du 14 juin 1938 « relatif aux finances locales » qui a créé les chemins départementaux par fusion de trois catégories de voies publiques :

- les routes départementales,
- les chemins vicinaux de grande communication,
- les chemins vicinaux d'intérêt commun.

A un régime antérieur complexe de propriété communale du sol des deux dernières catégories et de financement mixte des travaux et de l'entretien par le département et les communes, était substitué un système simple et clair : les chemins départementaux appartiennent au département et font partie de son domaine public ; les dépenses qui les concernent sont prises en charge par le département « qui établira à cet effet les impositions nécessaires » ; le Conseil général statue définitivement dans la plupart des cas : classement, déclassement, projets, etc... ; enfin le Préfet, agissant au nom du département et sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur, assure leur administration et le service est assuré par le « service vicinal » dont la constitution et les détails d'organisation sont arrêtés par le Conseil général.

Tel est le régime en vigueur depuis une trentaine d'années et qui a été étendu en 1948 aux quatre départements d'outre-mer. Il est basé sur une très large autonomie des autorités décentralisées et aboutit au fait qu'il n'existe pas un réseau de chemins départementaux mais 94 réseaux départementaux en métropole (Paris n'a pas de voirie départementale) et 4 outre-mer, qui ont évolué depuis leur création, en fonction des situations antérieures, des besoins ressentis par les autorités locales et des ressources financières des départements.

L'autorité du Ministre de l'Intérieur est en effet lointaine et très libérale car les fonctionnaires de l'Administration centrale chargés de la voirie départementale le sont aussi des voiries des communes et se comptent facilement sur les doigts des deux mains. Leur mission consiste essentiellement à mettre à jour les textes et règlements généraux, à gérer les maigres subventions de l'Etat et la tranche départementale du Fonds Spécial d'Investissement Routier, à collecter avec persévérance et des résultats inégaux les renseignements statistiques dont ils ont besoin, à préparer la planification et la programmation, et à aider au règlement des affaires particulières délicates dont ils sont saisis.

Sur un seul point la liberté de manœuvre des Assemblées départementales s'est trouvée restreinte, c'est celui de l'organisation du service car la loi du 15 octobre 1940, validée par une ordonnance du 10 mars 1945, a rattaché le service de la voirie départementale à celui des Ponts et Chaussées. Depuis cette date, dans chaque département ce service, et depuis 1966 la Direction Départementale de l'Équipement, est organiquement chargé de la gestion des chemins départementaux. C'est ce qu'on a appelé la « fusion » qui s'est faite d'autant plus facilement que dans la majorité des départements le Conseil général avait parfois depuis très longtemps provoqué une « fusion » volontaire ou encore confié la direc-

tion de son service vicinal à titre personnel à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ; 35 départements seulement avaient un service de voirie complètement autonome.

La longueur totale des nouveaux réseaux départementaux à leur formation en 1939 était d'environ 254.000 km. Elle atteignait environ 286.000 km en métropole au 31 décembre 1968, la différence qui représente environ 12,5 % en 30 ans résulte essentiellement de la construction des chemins nouveaux et du classement de voies communales. L'importance des 94 réseaux est très variée en raison non seulement des politiques différentes de classement suivies par les Conseils généraux, mais aussi de la diversité des conditions physiques, humaines et économiques.

En dehors du Territoire de Belfort et des départements à faible superficie de la région parisienne, les longueurs varient entre 1.247 km dans les Hautes-Alpes, 1.339 km dans les Pyrénées-Orientales et 6.740 km dans la Manche, 6.803 km en Eure-et-Loir.

La densité superficière est en moyenne de 520 mètres par km² de territoire, mais varie entre 220 mètres par km² dans les Basses-Alpes et 1.150 en Eure-et-Loir.

Les réseaux ne sont homogènes ni par le milieu qu'ils desservent, ni par la nature des liaisons qu'ils assurent, ni par le trafic qu'ils supportent.

Du premier point de vue, dans la quasi totalité des agglomérations les chemins départementaux pénètrent jusqu'au centre ou se raccordent à d'autres chemins de même nature ou à des routes nationales. Ils prennent ainsi un caractère urbain sur une longueur évaluée à 40.000 km et leur entretien, leur gestion, leur exploitation et leur adaptation aux besoins posent des problèmes particuliers qui ne peuvent être étudiés et résolus qu'en liaison avec ceux du reste de la voirie de l'agglomération.

Du point de vue de la nature des liaisons, il a été défini à l'occasion de la préparation du V^e Plan des « chemins départementaux de première catégorie » constituant éventuellement avec des sections de routes nationales intercalées, des itinéraires à vocation de liaison affirmée entre les centres les plus attractifs d'un département ou de départements voisins. Conçue à l'origine comme un simple guide dans la préparation des programmes et mise en œuvre de façon très empirique, cette notion s'est à l'expérience révélée utile à de nombreux points de vue et correspondre à une situation de fait, sans avoir aucun caractère officiel. Tout permet de penser qu'elle survivra aux inconstances qui ont provoqué sa naissance.

La longueur totale de ces itinéraires de première catégorie est voisine de 40.000 km en dehors de l'ancien département de la Seine où cette notion est difficilement applicable.

Il n'est évidemment pas question de suivre régulièrement l'évolution du trafic sur 286.000 km de chemins constituant des réseaux finement maillés. Cependant les comptages réguliers auxquels il est procédé sur les chemins de première catégorie et les sondages faits sur les autres permettent d'en avoir une idée de plus en plus précise. En 1965 et 1966, les répartitions par classes de trafic étaient les suivantes :

ANNÉES 1965 et 1966

RECENSEMENT PAR SONDAGES DU TRAFIC SUR LES CHEMINS DÉPARTEMENTAUX
RÉPARTITION PAR CLASSES DE TRAFIC EN POURCENTAGE DE LA LONGUEUR TOTALE

Classes de trafic en véhicules par jour	0 à 250	250 à 500	500 à 750	750 à 1.000	1.000 à 2.000	Plus de 2.000	TOTAL
Itinéraires de 1 ^{re} catégorie	12	33	21	13	15	6	100
Autres chemins départementaux	58	27	8	3	3	1	100

A cette époque, environ 3.500 km de chemins départementaux supportaient un trafic supérieur à 2.000 véhicules par jour.

C'est en fonction de ces données que les Conseils généraux prennent leurs décisions, dont les plus importantes sont les votes annuels des crédits d'entretien et l'adoption des programmes d'investissement.

En général, la voirie figure dans les budgets départementaux en seconde position, derrière l'assistance, mais loin avant les autres rubriques. Mais si l'on déduit du budget de l'action sanitaire et sociale les « contingents » versés par l'Etat et les communes qui ne font que transiter par la caisse du département, les chemins départementaux sont presque partout en tête, et ceci correspond effectivement à leur place dans l'utilisation de l'effort fiscal demandé aux contribuables départementaux.

En effet, les dépenses d'entretien, comme l'ensemble de la section de fonctionnement, sont entièrement financées par les ressources ordinaires. Quant aux dépenses d'investissement, elles le sont essentiellement par l'emprunt et l'autofinancement ainsi que le montre le résultat suivant du dépouillement des comptes administratifs les plus récents :

Subventions de l'Etat	11 %
Participations diverses	2 %
Emprunts	38 %
Autofinancement	49 %

Les subventions de l'Etat proviennent en presque totalité de la tranche départementale du Fonds Spécial d'Investissement Routier dont la dotation annuelle s'établit aux environs de 60 millions de F.

Parmi les opérations les plus remarquables réalisées ou engagées récemment on peut signaler :

- les ponts d'Oléron et de Noirmoutier,
- la rocade Sud de Rouen,
- le boulevard périphérique Nord-Ouest de Lille,
- les aménagements du boulevard Laurent-Bonnevay à Lyon et son raccordement avec l'autoroute A 7,
- la voie rapide de Charleville-Mézières à Sedan,
- la voie rapide de liaison de Dijon à l'autoroute A 6,
- la voie rive gauche de la Seine entre Courbevoie et Asnières.

Trente ans après sa création l'institution créée en 1938 est bien rodée et entrée dans les mœurs, ce qui n'interdit pas de s'interroger sur ses perspectives d'évolution. Sans évoquer d'éventuels bouleversements qui seraient les conséquences de réformes plus générales, on peut modestement constater certaines évolutions et tendances.

Tout d'abord la loi du 3 janvier 1969 relative aux voies rapides s'applique à la voirie départementale. Par conséquent là où le trafic le justifie, à l'intérieur comme à l'extérieur des agglomérations on verra apparaître prochainement, dans les réseaux départementaux des « routes express » accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et pouvant être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules, sans droit d'accès des riverains. Ces chemins départementaux construits selon les normes des voies rapides auront ainsi tout ou partie des caractéristiques techniques et juridiques des autoroutes, sans le nom.

A un autre point de vue, il est probable que les départements seront amenés à concentrer encore plus leurs efforts là où les besoins sont les plus pressants : en rase campagne sur les itinéraires de première catégorie et aussi sur la voirie en milieu urbain, et ceci malgré le caractère en majorité rural de la plupart des Conseils généraux.

A cette occasion, le caractère inadapté du classement administratif des voies publiques à l'intérieur des agglomérations apparaît de plus en plus. La répartition des voies urbaines entre l'Etat, le département et les communes résulte le plus souvent du maintien de situations fort anciennes. Elle n'a pas suivi la croissance des villes et l'évolution du genre

de vie. Et le morcellement communal n'arrange pas les choses. Des quartiers et des centres d'activités et d'attraction se sont créés, engendrant des courants de trafic nouveaux si bien que les classements administratifs ne coïncident plus, avec les fonctions assurées et que les charges financières ne sont plus réparties comme le voudraient l'équité et la logique. La loi du 31 décembre 1966 sur les communautés urbaines a prévu une redistribution de la voirie à l'occasion de la création de ces nouveaux établissements publics, mais cette disposition n'a pas encore reçu d'application, sans doute parce que des problèmes plus urgents devaient être résolus.



Boulevard Périphérique NORD de LILLE

Le rôle de la Caisse des Dépôts et Consignations dans le financement des collectivités locales

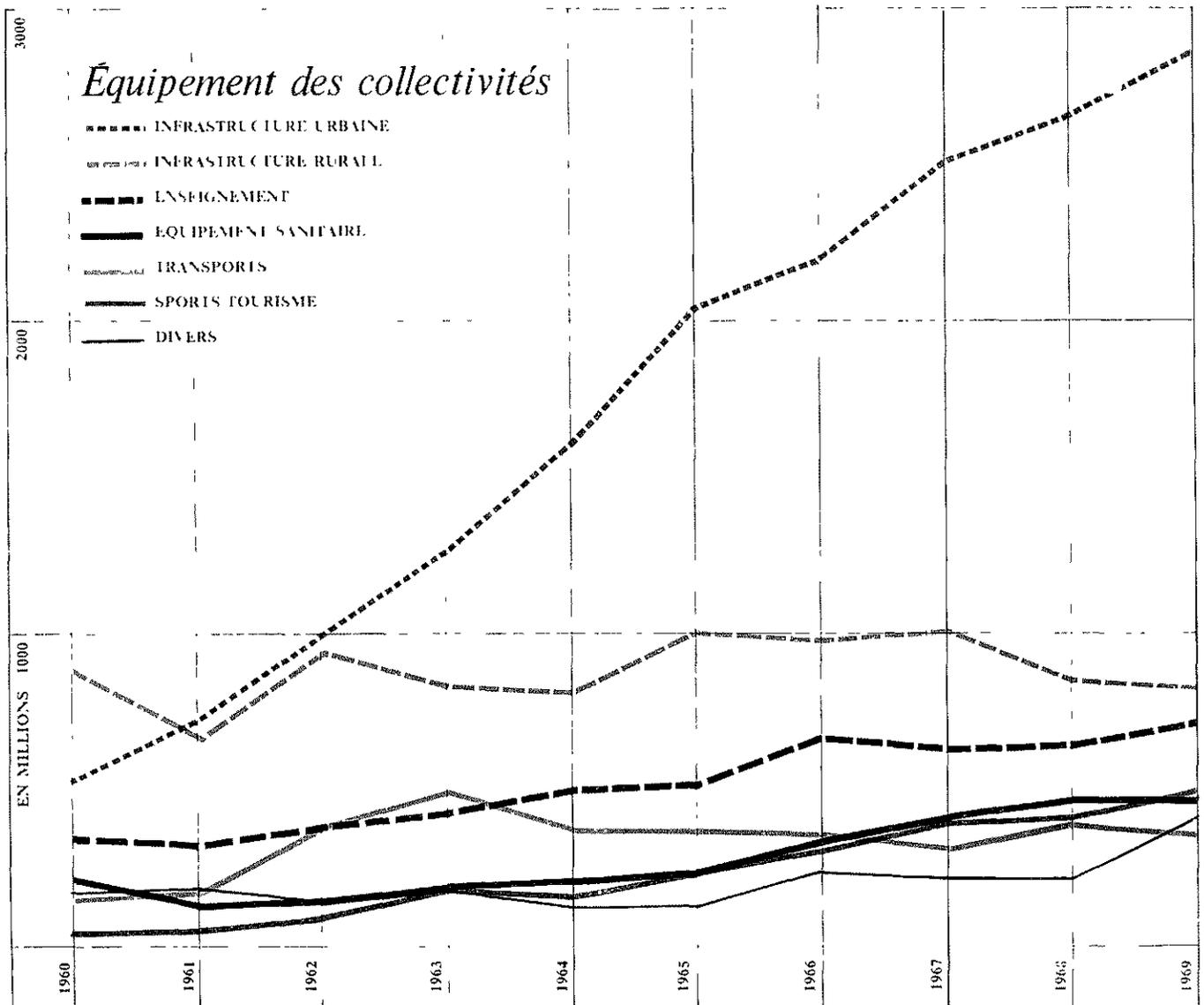
par **Léon-Paul LEROY**, Ingénieur General des Ponts et Chaussées,
Directeur de la Caisse des Dépôts et Consignations

Banque du Plan, banque des collectivités locales... ces qualificatifs dont on a volontiers usé ces dix ou quinze dernières années à l'égard de la Caisse des Dépôts sont évidemment trop schématiques. La Caisse des Dépôts n'est pas seulement une banque d'équipement, elle est aussi une centrale de placements qui intervient activement sur le marché financier et le marché monétaire, une grande compagnie d'assurances (la Caisse Nationale de Prévoyance ou CNP), un répartiteur de pensions et retraites et, bien entendu, un gestionnaire de dépôts et de consignations. D'un autre côté, elle n'est pas le seul bailleur de fonds auquel recourt l'équipement collectif. Pour ne parler que du secteur public, le Crédit Foncier de France, le Crédit National, la Caisse Nationale de Crédit Agricole, l'Etat lui-même par le FDES y prennent aussi leur part. En première approximation le raccourci reste cependant valable si l'on considère qu'à elle seule, directement ou indirectement la Caisse des Dépôts assume 55 % de l'effort public de logement en France, et qu'avec le concours de la Caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales (CAECL) qu'elle gère et alimente pour une bonne part, elle fournit les deux tiers des fonds d'emprunt recherchés par les collectivités locales, les établissements publics locaux et les organismes semi-publics d'action économique.

Sur un flux annuel qui dépasse les 17 milliards (pour un actif global évalué actuellement à 130 milliards), elle consacrerait en 1970 plus de 14 milliards sensiblement par parts égales, au logement social et à l'équipement local (1). Il n'est guère, dans ce dernier domaine, d'investissement petit ou grand auquel elle n'apporte son concours. Comme déjà au XIX^e siècle, mais dans des proportions infiniment plus importantes, elle finance des « chemins vicinaux », des adductions d'eau potable, des constructions scolaires (2). Mais aussi

(1) Cf. graphique n° 1

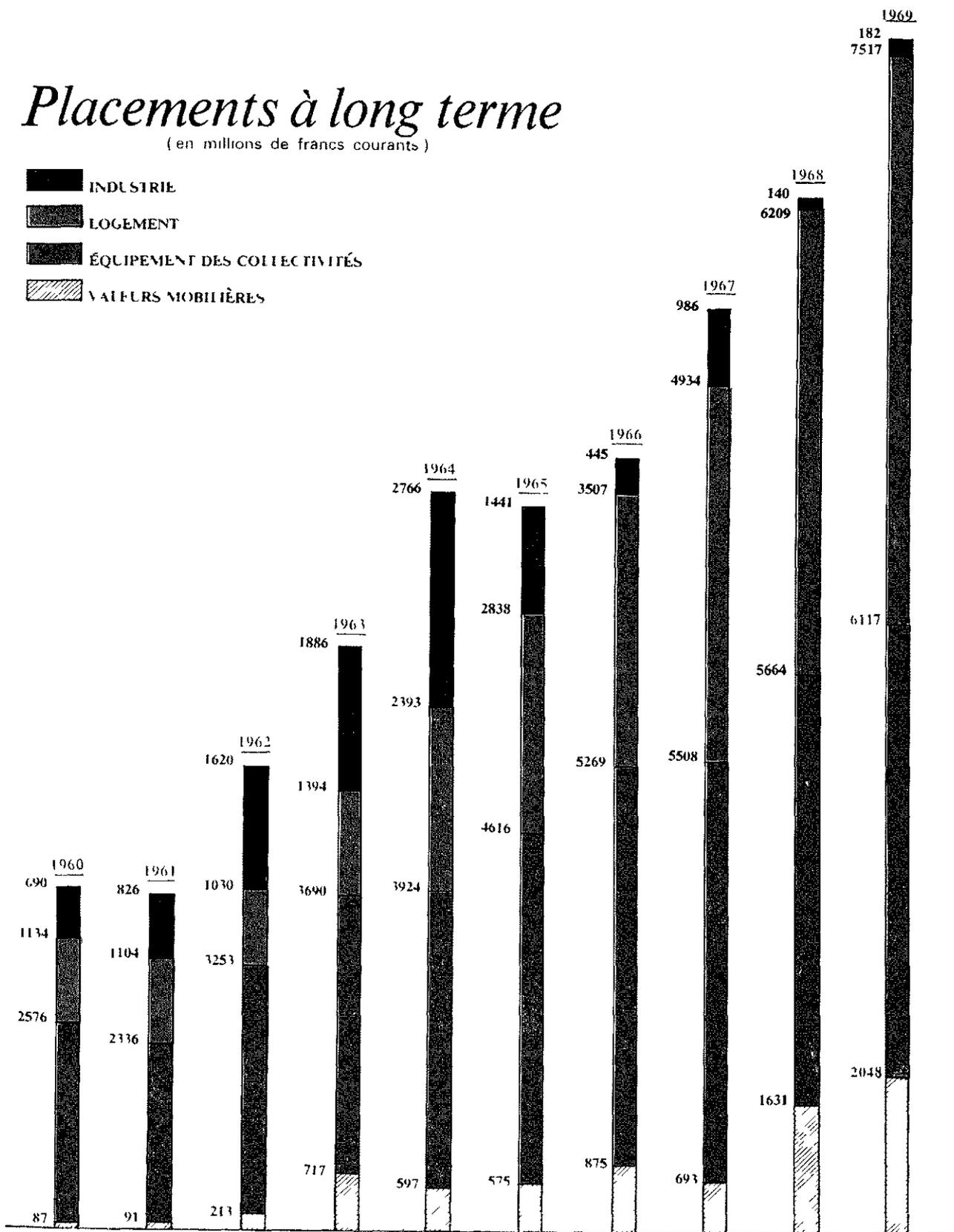
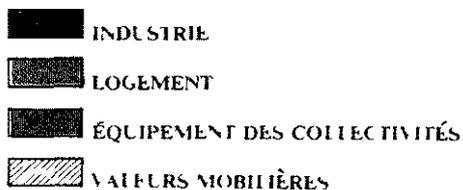
(2) Le premier « client » de la Caisse des Dépôts a été le Port de Dunkerque en 1822 pour un prêt de 600 000 francs. À partir de 1830, les villes empruntent à leur tour pour des adductions d'eau potable subventionnées par l'Etat. En 1835, les départements qui viennent de recevoir la personnalité civile et la capacité de s'endetter, se portent également demandeurs. Mais l'en-cours total de ces prêts ne dépasse pas 150 millions en 1870. Les premières opérations importantes s'effectuent au bénéfice de la Caisse des lycées, collèges et écoles primaires (200 millions de 1878 à 1885) et de la Caisse des chemins vicinaux (400 millions de 1870 à 1885). Les prêts sont courts — le plus souvent à cinq ans, rarement à plus de douze. En 1914, communes et départements devaient globalement 1 milliard (soit 28 milliards de 1970) à la Caisse des Dépôts. Après la première guerre mondiale, de nouvelles ressources sont consacrées par l'établissement aux collectivités locales et au logement social (loi Loucheur). Entre 1914 et 1939 l'en-cours des prêts à long terme a quintuplé en valeur constante. Cependant ce n'est qu'après 1945 que la Caisse des Dépôts devient vraiment « le » banquier des collectivités locales.



les équipements sanitaires, socio-culturels, sportifs et, pour une part devenue progressivement prépondérante, les infrastructures urbaines. Dans le même temps (1962-68) où, globalement et en francs courants, l'ensemble des prêts aux collectivités locales triplait sensiblement, cette dernière catégorie d'emplois voyait sa part relative croître de moitié pour atteindre près de 50 % du total. Autrement dit, en sept ans, l'effort d'accompagnement direct de l'urbanisation a presque quintuplé (cf. graphique n° 2). Les lecteurs de cette revue connaissent bien, notamment, les charges que supporte la Caisse des Dépôts du fait de la « débudgétisation » du F.N.A.F.U. ; entre prêts bonifiés et non bonifiés, c'est 1 milliard de francs environ qui sont consacrés chaque année aux opérations d'aménagement concerté qui transforment le visage de la France. Aussi bien est-il naturel qu'un établissement qui consacre la moitié de ses possibilités à la construction de logements consente un effort du même ordre en faveur des équipements proches ou lointains qui conditionnent leur implantation. Prêts au logement, à l'enseignement, à la santé publique, à la culture et aux sports, aux infrastructures urbaines s'insèrent en définitive sur le terrain comme les composantes d'une même résultante : la ville, petite, moyenne ou grande, enchâssée dans l'aire ou la

Placements à long terme

(en millions de francs courants)



pléiade urbaine dont elle fait partie. Il n'y a pas de politique de l'industrialisation, de politique de l'habitat, de politique de l'environnement — et à la limite de croissance économique — possibles sans la mise en place des équipements collectifs qui en constituent le cadre. Si un nouveau qualificatif devait être trouvé pour caractériser l'action de la Caisse des Dépôts, c'est sans doute à celui de « banque de l'urbanisation » qu'il faudrait penser (3).

Cette action n'est pas seulement massive. Elle se distingue encore par deux critères qui découlent de l'existence même de la Caisse des Dépôts : les prêts que celle-ci consent sont à long terme et à taux d'intérêt privilégié ; ils ne sont que partiellement liés à la ressource locale. En revanche ils sont répartis en fonction de règles communes liées à la planification et à la programmation.

Dans la plupart des pays du monde occidental, les collectivités locales peuvent plus ou moins librement accéder au marché financier. Ce fut souvent en France, l'une des revendications des municipalités que de profiter du même régime, directement ou au travers d'un Crédit communal analogue à celui qui fonctionne en Belgique. Une satisfaction partielle leur a été donnée par la création en 1966 de la C.A.E.C.L. (dont le Conseil d'administration rassemble des élus, des représentants des administrations et le gestionnaire Caisse des Dépôts), qui a non seulement repris à son compte les émissions permanentes des emprunts « Villes de France », mais a aussi été autorisée à émettre sur le marché des emprunts régionaux et départementaux. Cette nouvelle pompe ne fonctionne pas mal puisque, cette année, elle aura apporté aux collectivités locales près de 600 MF de prêts à 15 et 18 ans. Cependant le « prix de revient » de ces émissions avoisine le 9 % tandis que les prêts de même durée consentis par la Caisse des Dépôts, même après la hausse du 1^{er} août 1970 consécutive à celle des taux d'intérêt servis aux déposants des Caisses d'épargne, ne dépassent pas 7 %. En outre, et pour de nombreuses opérations de caractère social (constructions scolaires, hôpitaux, adductions d'eau, etc...) l'établissement accepte de porter la durée de ses prêts jusqu'à 30 ans. La durée moyenne statistique des prêts aux collectivités est d'un peu plus de 20 ans, alors que la plupart des autres établissements financiers opèrent dans la gamme de 7 à 15 ans.

Taux d'intérêt relativement bas, durée allongée, il est évident que les emprunteurs de la Caisse des Dépôts ont à faire face à des charges d'annuités qui sont sensiblement améliorées par rapport à leurs homologues étrangers. Aussi n'est-il pas surprenant que le Trésorier du Lancashire ait pu dire, en 1966, lors du colloque qui accompagnait le 150^e anniversaire de la Caisse des Dépôts : « on ne dit que les communes françaises considèrent la Caisse des Dépôts comme une prison. Bien des communes anglaises souhaiteraient une prison aussi dorée... ».

Ces possibilités résultent, on l'a dit, de la centralisation des fonds des Caisses d'épargne qu'opère depuis 1837 la Caisse des Dépôts. L'effet de masse, la garantie de l'État qui s'attache aux fonds déposés chez elle, l'existence d'un fonds de réserve et de garantie constitué dans ses écritures lui permettent de jouer sans trop de risques, ni pour elle, ni pour les déposants, le rôle de transformateur de dépôts à vue en prêts à long terme. Ce transformateur s'alimente à des sources qui, jusqu'à une date récente, étaient rien moins qu'exigeantes (4) et qui, en tout état de cause, constituent une clientèle fidèle de petits épargnants très attachés aux « livrets » et à l'exonération fiscale dont ils bénéficient. Comme l'appareil fonctionne dans de bonnes conditions, grâce à une saine gestion des caisses chargées de la collecte et au désintéressement de leur « banque centrale » — la Caisse des

(3) Ce qui ne veut pas dire que la Caisse des Dépôts se désintéresse des opérations menées en milieu rural. Bien que le réseau du Crédit Agricole ait pris son relais pour un certain nombre d'équipements depuis 1966-67, elle y consacre encore, et continuera d'y consacrer, une part importante de ses ressources. C'est d'ailleurs le vœu constant des Caisses d'épargne.

(4) Le taux d'intérêt servi aux déposants des Caisses d'épargne est resté pendant très longtemps, après la dernière guerre, fixé aux environs de 3 %. Il est actuellement de 4,25 % à quoi s'ajoute la « prime de fidélité » de 0,75 %. On tend ainsi à rattraper les taux d'intérêt encore supérieurs pratiqués à l'étranger.

Dépôts gère gratuitement tous les fonds d'épargne déposés chez elle —, le « prix de revient » à la sortie permet de consentir, aussi bien pour l'équipement local que pour le logement social, des conditions de prêt dont l'écart avec les taux du marché, toujours sensible, prend la signification d'une faveur accrue lorsque, et c'est le cas en ce moment, la conjoncture nationale ou mondiale pousse à des taux d'intérêt élevés.

Qui dit privilège — en l'espèce l'exonération fiscale — dit aussi obligations. Celles-ci consistent pour les Caisses d'épargne et leurs clients à accepter qu'une part très substantielle des moyens collectés soit utilisée à des fins d'intérêt général contrôlé et que leur répartition s'accompagne d'une péréquation géographique. Qu'il s'agisse des prêts consentis sur l'initiative des Caisses d'épargne dans le cadre de la « loi Minjoz » (5) ou des prêts qu'elle consent directement, la Caisse des Dépôts obéit pour l'essentiel de ses emplois de fonds à « l'ardente obligation » d'insérer ses interventions dans le Plan, compte tenu de la politique conjoncturelle du gouvernement. Chaque année, de concert avec le Ministère de l'Economie et des Finances et le Ministère de l'Intérieur, elle arrête le concours qu'elle est susceptible d'apporter globalement pour chaque catégorie d'investissements locaux. A concurrence de 85 à 90 %, les prêts sont réservés aux opérations dont le caractère prioritaire a été reconnu, soit par l'octroi d'une aide financière de l'Etat, subvention ou bonification, soit par leur inscription dans des programmes sectoriels arrêtés de concert avec les administrations de tutelle ou les organismes interministériels.

Les programmes annuels d'emprunts pour les chemins départementaux, pour les adductions d'eau urbaines et les assainissements, les listes d'équipements sportifs et socio-culturels établies par le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports et les Préfets, les états de répartition retenus par le F.N.A.F.U., le G.I.F. ou le F.D.E.S. fournissent autant d'exemples d'application de cette méthode. Mais il va de soi que pour « servir » les emprunteurs ainsi désignés, la Caisse des Dépôts doit pouvoir faire masse de toutes ses ressources. Le développement d'une ville ou d'une région peu fortunée, un aménagement régional basé sur des collectivités d'importance moyenne, de grandes opérations d'initiative locale mais d'intérêt national (le pont de Tancarville, le tunnel sous le Mont-Blanc, l'aménagement du Languedoc et de l'Aquitaine, le Golfe de Fos — pour ne prendre que quelques exemples passés ou présents) ne pourraient se réaliser sans un concours dépassant très largement les possibilités de prêt locales. C'est pourquoi le législateur a entendu que la Caisse des Dépôts puisse disposer librement, en dehors des fonds procurés par la Caisse nationale d'épargne, de 50 % de ceux qui lui sont apportés par les Caisses d'épargne ordinaires. Le transformateur est aussi un instrument de péréquation au service de l'aménagement du territoire.



L'usage du critère de la subvention ou de la programmation dispense la Caisse des Dépôts de se faire juge des questions d'opportunité et se traduit par conséquent par un allègement de la procédure d'instruction des demandes. Il a cependant deux inconvénients bien connus : d'une part, il crée dans l'esprit des bénéficiaires une sorte de « droit à l'emprunt » qui provoque un recours systématique à ce mode de financement sans considération de la situation réelle de trésorerie et des moyens propres de la collectivité : d'autre part, il lie un peu trop étroitement la distribution de crédit aux aléas, sinon aux insuffisances du budget de l'Etat et n'autorise guère de prospective à moyen terme.

C'est donc à juste titre que la Caisse des Dépôts recherche, comme tout banquier, une certaine personnalisation de ses concours. Cette personnalisation peut conduire, dans cer-

(5) La loi du 4 juin 1950 donne aux Caisses d'épargne ordinaires la possibilité de proposer des emplois dans la limite de 50 % des sommes dont elles peuvent disposer chaque année, qu'il s'agisse d'excédents de dépôts aux guichets ou des produits d'amortissement. Elles usent de ce « contingent » (qui s'est élevé à plus de 4 milliards en 1970) à concurrence d'environ 60 à 65 % pour l'équipement local, le surplus étant affecté au logement social. Les prêts « Minjoz » sont entérinés par un comité départemental et donnent lieu à contrats établis par la Caisse des Dépôts qui dispose d'un droit de veto. Une procédure d'arbitrage, le « comité permanent », est prévue pour résoudre les conflits. En fait il ne s'en produit jamais, car des règles communes bien établies accompagnées d'un régime d'ententes ou accords préalables suffisent à les prévenir.

tains cas, au vu de la situation financière des emprunteurs, a des refus ou à l'exigence de garanties supplémentaires. Mais elle prend le plus souvent un aspect positif lorsqu'elle joue au bénéfice de collectivités dynamiques poursuivant l'exécution d'importants programmes pluri-annuels d'équipement. Dans un cas comme dans l'autre, le payeur a le droit et le devoir de se comporter d'abord en bon conseiller.

Aux villes, districts, syndicats, communautés urbaines, qui supportent actuellement le poids du développement et de l'urbanisation, la Caisse des Dépôts offre un rendez-vous annuel qui leur donne l'occasion d'exposer l'ensemble de leurs besoins et qui lui permet, à elle, d'appréhender, mieux qu'elle n'aurait pu le faire par la procédure du coup par coup, la situation financière du partenaire. Le résultat, c'est l'établissement par le Délégué régional de la Caisse (6) d'un programme annuel de prêts qui intègre l'ensemble des concours que la Caisse des Dépôts, les Caisses d'épargne sur « contingent Minjoz », et de la C.A. E.C.L. sont en mesure d'apporter. La diversification croissante des conditions de taux et de durée des prêts, en rapport avec l'origine des fonds sur lesquels ils sont effectués, autorise, dans de tels cas, une meilleure adaptation des financements offerts aux besoins particuliers de la collectivité (7).



Il serait souhaitable d'aller encore plus loin. Si l'on sait que telle ville ou agglomération fédérée construit chaque année n écoles primaires, n' établissements secondaires, x km de voirie, y km d'adduction d'eau ou d'assainissement, on peut se demander si, au moins à concurrence d'un « plancher », il ne serait pas plus expéditif de lui assurer des prêts globalisés (X à 5 ans - Y à 15 ans - Z à 20 ans, etc.) à charge pour elle d'en répartir et d'en justifier l'emploi. Des tentatives dans ce sens ont été faites il y a quelques années, mais il est vite apparu qu'elles étaient inopérantes en l'absence d'une approche analogue concernant les subventions de l'Etat. C'est pourquoi la Caisse des Dépôts suit avec la plus vive attention l'expérience des « contrats de plan » qui a été annoncée par le Gouvernement. Elle s'y trouve associée au stade des études et se tient prête à mettre en œuvre tout agencement de ses rapports avec les collectivités locales qui faciliterait la conclusion de tels contrats. On ne peut malheureusement, à l'heure actuelle, être très optimiste sur un aboutissement prochain de ce projet. Administrations financières, comme administrations techniques en restreignent à qui mieux-mieux la portée, et seule une impulsion gouvernementale énergique pourrait éviter que par division des programmes en secteurs, en sous-secteurs, et en éléments de sous-secteurs on n'en revienne purement et simplement à la programmation ponctuelle et annuelle. Il est vrai qu'on a pris le problème par le mauvais bout en ne s'attaquant qu'aux seules communautés urbaines. L'expérience ne sera fructueuse, probante et répétable que si elle s'adresse simultanément à un certain nombre de villes ou agglomérations situées à différents niveaux de la hiérarchie des collectivités locales.

À la décharge de ceux que leur attitude dans cette affaire, comme dans d'autres, conduit à taxer de « centralisme », il convient de rappeler qu'elle est surtout dictée par le manque de substance et de cohésion des communes de France. La Caisse des Dépôts le ressent qui, de plus en plus, est amenée à se prémunir des risques qu'elle encourt du fait d'emprunteurs ou de garants aux ressources trop maigres en sollicitant la garantie solidaire de collectivités d'un ordre supérieur (départements, syndicats, districts). C'est dire qu'elle reste prête, comme par le passé, à appuyer pour ce qui la concerne, tous les regroupements visant à constituer des organisations financièrement et administrativement viables. Ceci qui est déjà vrai en milieu rural l'est évidemment encore bien plus en milieu urbain, là où les investissements sont les plus massifs. À égalité d'urgence une priorité sera toujours donnée dans la distribution aux collectivités regroupées. À titre d'exemple, la Caisse des Dépôts n'acceptera de financer pour partie les études de P.M.E. ou de plans de transport que lorsqu'elles lui seront présentées par des syndicats ou districts à l'échelle de l'agglomération.



(6) Il existe actuellement douze délégations régionales, respectivement basées à Lille, Nancy, Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Avignon, Toulouse, Bordeaux, Angers, Rennes, Rouen et Paris. La quasi-totalité des prêts y compris les prêts « Minjoz », font maintenant l'objet d'une procédure décentralisée. Les dossiers ne « montent » à Paris que pour la mise en place, sur ordinateur, des contrats.

(7) Il y a actuellement près de 300 programmes qui sont ainsi établis chaque année.

Incitée par les Pouvoirs Publics à ajouter à son rôle de banquier traditionnel celui d'assistant technique, la Caisse des Dépôts a créé depuis quinze ans plusieurs filiales qui ont pour charge de susciter et animer, sous le contrôle et dans la mouvance des collectivités locales, des organismes d'études, de construction ou d'équipement, qui revêtent pour la plupart la forme de Sociétés d'économie mixte. Tous les lecteurs de cette revue connaissent la S.C.I.C. (constructions immobilières), la S.C.E.T. (aménagement concerté et autoroutes), la V.V.F.-V.V.T. (tourisme familial), le C.E.R.A.U. (recherches et études urbaines). Quels que soient l'impact et l'importance des actions menées par ces Sociétés, la ponction qu'elles opèrent sur les prêts à l'équipement local de l'établissement reste proportionnellement très faible, de l'ordre de 5 %. Ceci est contraire à une opinion parfois répandue, tant il est vrai qu'on ne prête qu'aux riches... Mais ce qui demeure c'est que les filiales, comme leur mère, consacrent l'essentiel de leurs forces à cet aménagement du cadre de vie des hommes dont nous sommes comptables à l'égard des futures générations.

ENTREPRISES ALBERT COCHERY

société anonyme au capital de 24 312 500 F

6, rue de Rome, PARIS (8^e)

387-31-87 +

TRAVAUX ROUTIERS

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ - LAITIERS - LIANTS HYDROCARBONÉS

SESPA

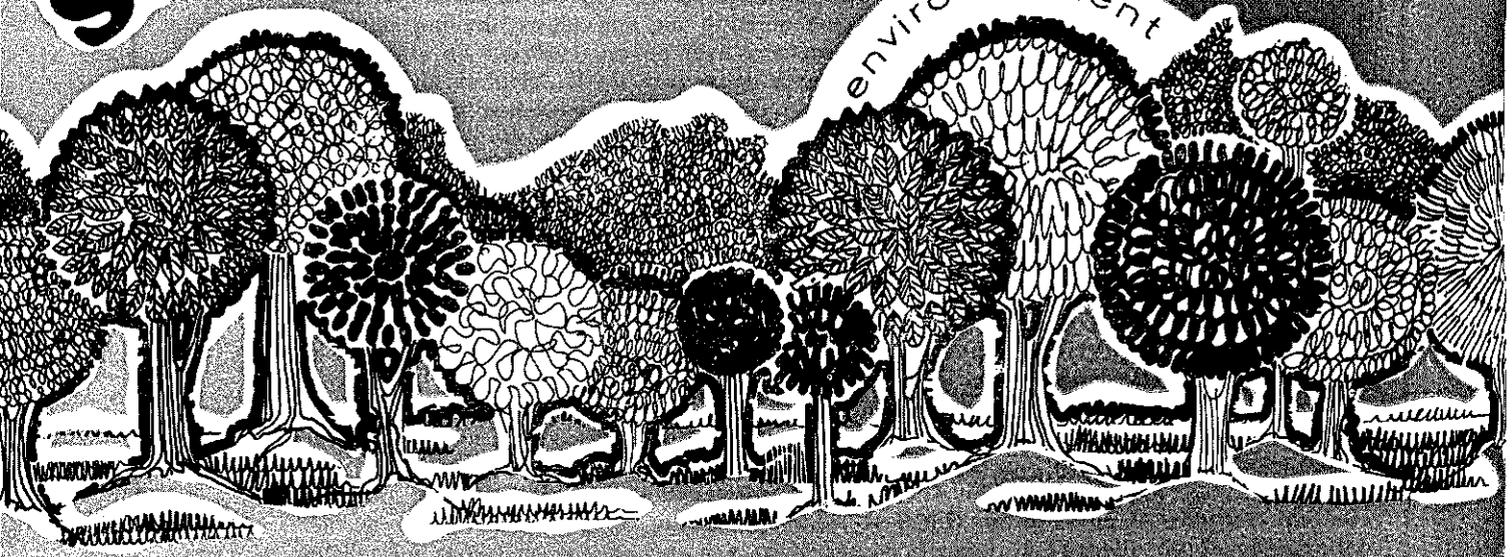
SOCIETE

PAYSAGISTES

D'ETUDES D'ESPACES VERTS ET DE PAYSAGES
CONSEILS D.R.L.G.

2 - RUE RENE BAZIN - PARIS XVI.
TEL : 288 80 26

environnement



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

Importance de la mobilité dans la vie économique et sociale

Conséquences pour l'immobilier

par **René DURAND**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Directeur de la Compagnie Bancaire.

Dans le court essai que voici, nous nous proposons d'analyser l'importance de la mobilité dans la vie économique et sociale et les conséquences qu'il conviendrait d'en tirer pour l'immobilier, rapprochant ainsi, de façon a priori paradoxale, les notions de mobilité et d'immobilier.

La mobilité des hommes, dans leurs modes de vie et dans leurs activités, est à la fois l'une des conséquences et l'une des conditions du progrès. Chacun en a fait et peut en faire chaque jour la constatation. Cette donnée du monde moderne et la rapidité croissante de l'évolution liée à l'accélération du progrès technique sous toutes ses formes (développement prodigieux des machines, des transports, des communications, et maintenant de l'informatique, etc...) ont été maintes fois notées mais leur importance pour la vie des individus, des familles et des sociétés n'a pas été assez soulignée et surtout on n'a pas encore assez pris conscience de l'étendue des conséquences d'une notion aussi simple et aussi générale qui imprègne tout notre univers économique et social.

Il y a cinquante ans, un homme pouvait au début de sa vie active s'engager dans un métier pour toute son existence. Un fils de mineur pouvait s'orienter vers la mine comme son père, imaginer de faire toute sa carrière dans le même travail au même endroit et envisager la même voie pour ses enfants. De même pour un fils d'agriculteur, de marin ou de commerçant.

Maintenant c'est fini.

Il faut au contraire considérer comme normal et même souhaitable que, dans sa vie active, tout homme doive envisager plusieurs changements importants qui, même dans le cadre d'une profession déterminée, constituent en réalité des mutations profondes. Sous nos yeux :

- dans les chemins de fer, les chauffeurs et les mécaniciens des machines à vapeur ont été remplacés par les techniciens des machines électriques,
- dans l'aviation, les pilotes des avions à hélice ont cédé la place aux spécialistes des avions à réaction, etc...

Bref, la rapidité de l'évolution impose et imposera de plus en plus aux individus des changements de profession, ou de modalités de travail dans la même profession, qui peuvent nécessiter des changements de résidence.

Conséquence du progrès technique, la mobilité professionnelle et géographique en est aussi une condition : au point de vue de l'économie c'est là où leur activité sera la plus effi-

cace que doivent aller travailler les hommes ; ce n'est pas là où ils se sont un jour fixés que doit leur être assuré le travail qu'ils ont un jour choisi.

Ces phénomènes sont bien connus ; ils ont été décrits depuis longtemps. Mais *ce qui est tout à fait nouveau c'est la rapidité du changement par rapport à l'unité humaine véritable : la durée d'une vie d'homme*. Il y a quelques siècles, la stabilité des données économiques était un fait sur la durée de plusieurs générations. Puis, depuis le début du XIX^e siècle, on a vu progressivement se raccourcir la durée pendant laquelle ces données restaient à peu près les mêmes et on en est arrivé à des variations de génération à génération. *Maintenant c'est dans le cours d'une vie humaine que les changements sont devenus nécessaires, voire obligés*. Cela est nouveau et très important. Les conséquences d'une notion si simple en même temps qu'aussi profonde et aussi fondamentale doivent toucher progressivement toutes les structures de notre vie économique et sociale.

Notons par exemple avant d'en venir aux questions immobilières, que si dans le cours de leur vie active, la plupart des hommes doivent être appelés à des changements professionnels, il faut absolument que la société soit organisée pour leur faciliter cette évolution. C'est d'autant plus nécessaire que pour la plupart des individus, cette mutation devient de plus en plus difficile au fur et à mesure qu'ils prennent de l'âge ; pour beaucoup de gens, c'est et ce sera une dure épreuve ; il serait inhumain de ne pas les aider avec autant de compréhension que d'efficacité.

Et maintenant quelles conséquences pour l'immobilier ? Quelles interactions entre la nécessaire mobilité économique des individus et le logement des familles ?

Pour toute personne convaincue de l'étendue, de l'importance et de l'absolue nécessité de la mobilité économique, il est clair que le raccordement avec l'aspect « immobilier » du logement doit être à la fois essentiel et délicat. Disons en bref que *l'organisation générale des structures immobilières sous tous leurs aspects* (juridiques, financiers, fiscaux, psychologiques et sociaux...) *doit être telle qu'elle permette et facilite la mobilité des individus et des familles* : possibilité de trouver un logement de caractéristiques appropriées (dispositions, taille, prix, etc...) là où l'on doit vivre ; possibilité de changer de logement rapidement, facilement, sans trop de frais, pour en occuper un autre mieux approprié (plus petit ou plus grand, maison individuelle ou appartement dans un immeuble collectif, changement de quartier...) soit dans la même agglomération, soit dans une autre ville.

Que penser des structures françaises actuelles à cet égard ?

Elles sont très critiquables :

- les attitudes psychologiques de la population sont d'abord celles de sédentaires,
- les réglementations et traditions d'une large partie du « marché » locatif incitent les familles à rester longtemps dans les logements dont elles ont un jour obtenu la location,
- les données financières et fiscales concernant l'acquisition des logements sont, elles aussi, entièrement orientées vers l'immobilisation des familles dans les logements qu'elles ont un jour acquis.

1° Aspects psychologiques et sociaux.

La population française, transposant peut-être en cela la psychologie du peuple de paysans dont elle provient, est volontiers attachée au sol, au village, à la ville, voire au quartier. Les dictons populaires le proclament : « pierre qui roule n'amasse pas mousse ».

L'aspect casanier de ces attitudes est encore plus net si on le compare à la considération dont bénéficie aux U.S.A. celui qui n'hésite pas à quitter sa ville pour une autre : dans un monde à base d'immigrants venus de lointains pays, celui-là apparaît comme un homme entreprenant digne de ses ancêtres, bien considéré là d'où il part, bien accueilli là où il arrive.

Ces aspects psychologiques sont, sans doute, contrebalancés en France par l'aurole accordée à certains qui, ayant quitté leur village ou leur ville, ont réussi au loin, surtout s'ils reviennent au pays : c'est « l'oncle d'Amérique » du Pays Basque, le « Mexicain » des Basses-Alpes ; de plus en plus, la population, surtout chez les jeunes, a pris conscience du vaste monde et est prête à y œuvrer. Mais c'est peut-être dans les couches les plus modestes de la population, notamment dans une partie du monde des ouvriers et des employés, et bien sûr dans celui des petits exploitants agricoles, que l'attachement au sol reste fort, contrairement à ce qu'on peut constater en d'autres pays ; et il faut bien comprendre combien pour eux les difficultés et les risques sont grands lors de tout changement de résidence.

2° Logements locatifs.

Les régimes d'exception constitués, soit par la réglementation des loyers pour les immeubles anciens, soit par la législation — par ailleurs si utile — des H.L.M., ont créé des « rentes » au profit des titulaires de ces locations telles que ceux-ci tiennent ensuite à y rester, même contre toute raison. Inutile d'insister sur l'absurdité du cas de la vieille dame seule vivant dans un grand appartement pour un faible loyer tandis que de jeunes ménages avec enfants payent beaucoup plus cher un petit logement. On sait que les immeubles H.L.M. ou analogues abritent nombre de familles qui, depuis la date lointaine de leur installation, ont vu leur situation s'améliorer et ne devraient plus résider dans de tels immeubles, mais qui « s'accrochent » à la situation privilégiée de loyers réduits à laquelle ils ont un jour accédé et s'efforcent de rester toute leur vie dans ledit logement.

Sous réserve des formules de logement social type H.L.M., dont la nécessité est évidente pour des cas bien déterminés, on peut dire que seules les formules de loyers « libres » (c'est-à-dire fixés par la loi du marché), correspondant à certains immeubles construits depuis 1948, sont réellement satisfaisantes du point de vue « mobilité nécessaire du logement ». Toutes les autres formules (y compris celles concernant les limitations de loyers pour les immeubles construits depuis 1948 avec prêts du Crédit Foncier) sont anti-économiques, notamment parce qu'elles tendent à figer la population dans son habitat. Bien entendu, pour laisser ainsi jouer la « loi du marché » encore faut-il qu'il y ait un assez grand nombre de logements offerts à la location de sorte que les loyers s'établissent à un niveau assez bas pour être à la portée des candidats locataires ; on en était bien loin il y a 20 ans ; la situation s'est améliorée depuis, notamment grâce aux H.L.M., aux Sociétés d'Economie Mixte, aux Sociétés Immobilières d'Investissements et aux prêts locatifs du Crédit Foncier. La politique consistant à créer, avec diverses formules de financement, un nombre croissant de logements locatifs à loyers non réglementés doit être poursuivie activement, et on peut dire que l'objectif doit être de tendre à la liberté complète des loyers quel que soit le mode de financement des logements proposés à la location, sauf dans un secteur social indispensable qui doit faire l'objet d'une aide publique mais aussi d'une réglementation et d'un contrôle appropriés.

3° Logements acquis par leurs occupants.

Qu'il s'agisse de maisons individuelles ou d'appartements, deux cas à considérer : celui des immeubles neufs et celui des immeubles anciens.

Pour les immeubles anciens, le Gouvernement a très judicieusement, depuis la guerre, voulu encourager la construction et a pris des mesures d'incitation qui se sont révélées efficaces (sur un parc total de dix-huit millions de logements existant actuellement en France, cinq millions sont des logements neufs construits depuis 1945).

Les incitations et aides du Gouvernement ont donc été bien accueillies par la population qui s'est imposé de très sérieux efforts d'épargne pour acquérir des logements neufs. L'efficacité des formules mises au point (et notamment des formules de prêts spéciaux du Crédit Foncier de France) a été remarquable... mais ce succès débouche sur une situation dangereuse pour l'économie dans la mesure où la population devenue propriétaire se fige dans son habitat. C'est le contraire de ce qui est souhaitable pour la mobilité liée au progrès économique et indispensable pour la poursuite de ce progrès.

Il y a notamment deux raisons importantes pour lesquelles les acquéreurs de logements neufs ont ainsi tendance à se figer dans les immeubles qu'ils ont si heureusement contribué à bâtir :

- *une raison de crédit* : le crédit pour l'achat d'un logement neuf a été largement développé ; il se trouve facilement, pour un quantum élevé de l'investissement et souvent à des conditions privilégiées (Crédit Foncier, Caisses de Retraites, etc...). Il est beaucoup plus difficile de trouver des crédits comparables pour l'achat d'un logement déjà utilisé (même dans des immeubles récents),
- *une raison fiscale* : pas de droits de mutation lors de la première mutation à titre gratuit pour les logements neufs. Cela est particulièrement lourd de conséquences ; au décès d'un père de famille qui a acquis un logement neuf, sa famille n'a pas de droits à payer ; si le même logement avait été acquis par le même chef de famille dans un immeuble construit avant 1948 (ou dans un immeuble plus récent mais l'appartement ayant déjà fait l'objet d'une mutation à titre gratuit), sa famille aurait à payer des droits qui peuvent être élevés : en ligne directe 20 % au delà de 100.000 F. En outre, l'acquisition d'un nouveau logement, dont la construction remonte à plus de cinq ans, entraîne le paiement de droits d'enregistrement non négligeables (4,80 % du prix).

Aux Etats-Unis, le développement de la propriété du logement familial est considérable, mais la *mobilité du logement reste une des données fondamentales de l'économie*. et sans doute, par la fluidité de l'économie que cela permet, *un des secrets de sa prospérité*. On trouve du crédit facilement, aussi bien pour acheter un logement ancien que pour acheter un logement neuf. Une famille n'hésite pas à acquérir un logement pour y vivre quelques années puis à le revendre pour en acheter un autre (plus grand ou plus petit) ou pour partir à l'autre bout du pays. Le crédit est facile, le marché actif ; les transactions sont rapides et commodes ; les ventes d'immeubles ne sont soumises qu'à un droit de timbre d'un taux très modique (0,4 pour mille à 5 pour mille).

Il faut souligner à quel point la fluidité du logement ainsi conçue est riche de conséquences : non seulement elle permet aux familles d'adapter rapidement le lieu de leur résidence au lieu de leur travail, mais aussi elle permet une adaptation intelligente du logement à l'évolution des besoins de la famille ; on achète d'abord un premier logement, puis lorsque la famille s'agrandit, on vend le premier pour en acheter un plus grand, et plus tard un autre plus petit lorsque les enfants quittent le toit familial.

Cette adaptabilité liée au crédit, à la fiscalité et aux mœurs, a même des implications techniques :

Un logement est un tout : il ne faut pas essayer de construire des logements « extensibles » ; il est plus raisonnable de construire des logements bien conçus pour chaque taille que des logements soi-disant extensibles qui, à divers points de vue, seraient mal dimensionnés dans certains de leurs états (la cuisine n'a pas les mêmes dimensions pour un appartement de 3 pièces que pour un appartement de 7 pièces ; de même pour le living-room, etc...). On imagine mal la voiture extensible : 2 places pour le jeune ménage, susceptible d'être transformée en familiale quelques années après. Les mêmes causes produisent les mêmes effets ; il n'est guère raisonnable de vouloir construire des logements extensibles (alors que, notons-le en passant, il serait raisonnable de prévoir pour les logements nouvellement construits des possibilités d'adaptation à l'évolution des besoins de leurs occupants : possibilités d'installer les machines diverses — à laver le linge ou la vaisselle, à repasser, etc... —, possibilités de modifier des cloisons, etc..., toutes choses que ne comportent pas bien des logements récents).

CONCLUSIONS

Les difficultés que représentent pour le financement de la construction la hausse des taux et l'encadrement du crédit au moment où s'élabore le VI^e Plan sont peut-être l'occasion de repenser certaines des orientations prises en ce domaine depuis la guerre.

Dans cet esprit, la brève analyse que nous venons de faire conduit à présenter les quelques idées bien simples que voici :

- *la mobilité étant une des conditions essentielles du développement économique dans un pays tel que le nôtre,*
- *il est fondamental que toutes les données concernant le logement des familles permettent cette fluidité, notamment :*

a) *en ce qui concerne le logement locatif :* il faut veiller à ce que les « rentes » que représentent certaines situations favorisées (mesures hautement justifiées pour les cas socialement intéressants, mais tout à fait injustifiées pour beaucoup de ceux qui en bénéficient) ne tendent pas à figer dans cet habitat une population qui n'en relève plus. Il faut par tous moyens idoines pousser au développement de l'habitat locatif à loyer non réglementé, tant pour les logements anciens que pour les logements neufs. Pour les logements construits avant 1948, il faut progressivement « libérer » les loyers des diverses catégories auxquelles le système dit de la « surface corrigée » est encore applicable. Pour les logements locatifs construits depuis 1948, grâce à diverses formules de financement (prêts spéciaux locatifs du Crédit Foncier, I.L.N., utilisation du 1 % sur les salaires, Sociétés d'Economie Mixte), il faut s'efforcer de lever les réglementations existantes. Pour les logements locatifs, à construire dans l'avenir, il faut développer les modes de financement ne comportant pas de réglementation (Sociétés Immobilières d'Investissements par exemple) et instituer de nouvelles formules de financement qui n'en comportent pas non plus (un nouveau type de prêts spéciaux locatifs du Crédit Foncier par exemple). Et il faut simultanément développer la construction d'immeubles locatifs pour que les loyers résultant de l'offre et de la demande s'établissent à des niveaux qui rendent ces logements accessibles à des couches étendues de la population.

b) *en ce qui concerne le logement en propriété :*

1) *les mesures de financement de l'acquisition de logements devraient être neutres entre logements neufs et logements anciens ; il est souhaitable qu'un marché très actif existe tant pour l'un que pour l'autre ; c'est dire que des dispositions nouvelles devraient être prises pour assurer un large développement du crédit pour achat de logements existants (qu'il s'agisse de logements anciens ou récents) ;*

2) *les règles fiscales devraient simultanément être adaptées de façon à faciliter les mutations qui sont à la base de la mobilité nécessaire ; l'idéal serait la suppression pure et simple de tous droits de mutation pour les logements suivant en cela l'exemple donné par les Etats-Unis (droit de timbre très faible) ou par la Suisse (pas de droit du tout). Loin d'y perdre, comme on pourrait le croire à première vue, on peut imaginer que l'Etat y gagnerait grâce à l'accroissement d'efficacité que cela apporterait à l'ensemble de notre économie.*

c) *pour l'ensemble du domaine immobilier (en régime locatif ou de propriété), il faut évidemment en poursuivre le développement et le renouvellement par une politique active de construction neuve, de destruction des logements vétustes et de rénovation urbaine de façon que le niveau des prix « de marché » puisse, tant pour la location que pour l'accession du neuf ou de l'ancien, être très accessible à l'ensemble de la population.*

Finalement, si l'on tient pour acquis que le développement industriel est un impératif de l'avenir qui doit être bénéfique pour la nation, il faut faire en sorte que soient réalisées toutes les conditions de ce développement ; à coup sûr, la mobilité du logement en est une essentielle et dont les implications psychologiques, familiales et sociales sont très grandes car le logement concerne le noyau familial et les mœurs de toute la population. Vouloir le développement industriel du pays, vouloir une société plus riche, plus généreuse et plus humaine, cela comporte donc un effort tout particulier pour créer, notamment sous les diverses formes évoquées ci-dessus, les conditions immobilières de la nécessaire mobilité de la population.



REPROGRAPHIE - OFFSET - RELIURE

12, rue des Epinettes, PARIS 17°
627.87.67 - 228.27.73

Au service des Constructeurs-Promoteurs

Tirage des plans.
Dactylographie et impression offset des pièces
écrites (C.C.C.P. - C.S.T. - D.D. - D.Q.).

Constitution des Dossiers d'Appel d'offres

Prix très étudiés. — Délais respectés.

La D.E.P. s.a. est assistée techniquement

CABINET J. DAVID s.a.

Bureau d'Etudes d'Architecture
Mètreur - Vérificateur - Expert



12, rue des Epinettes - PARIS-17°
Tél. : 627-87-67 - 228-27-73

Cabinet fondé en 1909

Assure aux Constructeurs-Promoteurs les missions suivantes :

Etablissement des pièces écrites : C.C.C.P. - C.S.T. - Devis EST et QUANT.

Contrôle des surfaces des plans de lots. — Travaux de dessins.

Etudes techniques : B.A. - Fluides - VRD. — Coordination et règlement des travaux.

Références sur demande

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

Séance du Vendredi 26 Juin 1970

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 26 juin 1970 à 14 h. 30, à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (salle Bouilloche).

Etaient présents : MM. Bablon, Callot, Cohas, Dobias, Funel, Grammont, Guéret, Josse, Kosciusko-Morizet, Mailant J.-P., Merlin, Rénié, Tanzi.

Absents excusés : MM. Colin, Gérard, Hervio, Lacaze, Lame, Mayer, Perrin J.-M., Ponton, Ribes.

1) COTISATIONS DU P.C.M.

Les délégués régionaux ont reçu un certain nombre de lettres de rappel de cotisations à transmettre aux membres de leurs groupes, accompagnées d'un petit mot personnel de façon à assurer le maximum de rentrées de cotisations en retard dont le montant global s'élève à environ 90.000 F.

2) GROUPE DE TRAVAIL « SYNDICAT ».

A la suite de la dernière assemblée générale, il a été demandé à Funel d'animer un groupe chargé d'étudier l'appartenance syndicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, dans le cadre du rapport Mayer. Ce groupe s'est réuni deux fois à ce jour et a entendu les représentants de la C.G.T., de F.O., de l'Association des Chefs de services extérieurs de l'Equipement, de l'U.C.T. et de la C.F.D.T.

Une fois ces contacts pris, il a été décidé de lancer une enquête auprès de 100 camarades en position normale d'activité par l'intermédiaire des délégués de groupe.

Le groupe de travail souhaiterait que soient tranchés les dilemmes suivants :

— comment se pose la question de la séparation des activités entre P.C.M. et syndicat ?

— une fois cette séparation établie, comment peut-on y répondre ?

Pour cela l'enquête contient un tableau qui quantifie les attributions éventuelles du P.C.M. et du Syndicat.

Quant à l'appartenance syndicale, quatre possibilités se présentent qui sont les suivantes :

- fédération verticale,
- fédération horizontale pour les cadres,
- pas d'affiliation du tout,
- création d'une section spécialisée du P.C.M.

Funel expose les avantages et les inconvénients de chacune de ces solutions.

Le problème de l'élargissement de l'A.C.S.E.A.M.E.L. a également été abordé. Robin, qui en est le Président, est contre.

Le groupe de travail a également entendu Frybourg, Président du Syndicat général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. A la suite de cet exposé, le Comité donne, à l'unanimité, son accord pour l'envoi du questionnaire.

3) GROUPE DE TRAVAIL « STATUTS ».

Dobias rend compte de la dernière réunion du groupe qui s'est tenue le 18 juin. Le groupe de travail a abordé entre autres problèmes celui du rôle du Comité dont on pense qu'il devrait être limité à un rôle de liaison entre l'exécutif et les membres de l'Association.

N'appartiendraient au P.C.M. que les camarades qui paieraient leurs cotisations.

La fédération avec d'autres groupes a également été envisagée et pour certaines études particulières les groupes de travail seraient très ouverts.

4) RELATIONS AVEC LES INGÉNIEURS DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.

Le Président et Delaporte ont rencontré MM. Lévêque et Melchior pour envisager l'avenir du Secrétariat général à l'Aviation civile, à la suite de la démission de M. Boitreaud.

5) AFFAIRE DES DÉCRETS.

Les decrets passeront en Conseil d'Etat le 2 juillet. Le President a eu l'occasion de s'entretenir de ce probleme avec M **Callet**, Vice President du Conseil general des Ponts et Chaussees

6) NOTATION DES INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES.

Rien de nouveau n'a ete fait dans ce domaine depuis la reunion du Comite du 19 juin 1969 ou il a ete rendu compte des travaux du groupe **Portiglia** pour rendre la notation plus operationnelle. La notation pourra servir d'instrument de gestion du personnel, et pour cela il faut lier la notation a la remuneration. Ce dernier point est particulierement important, car le notateur sera ainsi amene a porter un plus grand interet a la notation et a prendre ses responsabilites

L'inventaire avait ete fait, a l'epoque, de ce qui se faisait dans le secteur para-public et, en particulier, a la SCET ou le systeme de notation en vigueur fonctionne sur les principes suivants : au debut de l'annee, le superieur fixe les objectifs qu'il discute avec l'interesse et, a la fin de l'annee, les resultats atteints sont examines en commun. C'est en fonction de ces resultats que la notation est etablie

A la suite des travaux de ce groupe, on a essaye d'interessier le Conseil general des Ponts et Chaussees a ce probleme, et l'Administration a constitue officiellement une commission sous la presidence de M l'ingenieur general **Longeaux**, assiste de MM **Roux**, **Garrigue**, **Le Quellec**, **Teissier** et **Thiébault**.

7) BULLETIN DU P.C.M.

Il est envisage d'augmenter la diffusion du Bulletin et en particulier de profiter de la sortie du numero special « Autoroutes AN X » pour mieux faire connaitre le Bulletin. Pour cela il faudrait que les delegues regionaux signalent les organismes qui risqueraient d'etre interesses par la revue

En ce qui concerne plus particulierement la diffusion de « Autoroutes AN X », on envisage de l'envoyer aux federations professionnelles, aux Chambres de commerce et d'industrie, aux parlementaires, aux Presidents et Vice-President de CODER et de CCEs, aux Presidents de conseils generaux et Maires de grandes villes, aux Prefets ainsi qu'a certaines personnalites au niveau europeen

8) CHEFS DE MISSIONS REGIONALES.

La decision va etre prise de creer des postes de chefs de missions regionales, la mission regionale etant concue comme un etat-major economique du prefet de region

Merlin exprime ses inquietudes de voir reculer a la lueur de ces mesures les attributions des chefs de services regionaux de l'Equipement

L'ordre du jour etant epuise, la seance est levee a 17 h. 30

Le President,
P. Josse.

Les Secretaires,
G. Dobias,
F. Kosciusko-Morizet.

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

Séance du Mardi 28 Juillet 1970

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 28 juillet 1970 à 14 h. 30, à l'École nationale des Ponts et Chaussées (salle Bouilloche).

Etaient présents : MM Block, Boisson, Bouvier, Callot, Colin, Dobias, Furlon, Gardin, Gayet, Gérard, Grammont, Guéret, Josse, Lame, Mayer, Merlin, Ribes, Tanzi.

Absents excusés : MM Brisson, Cohas, Duminy, Funel, Gérodolle, Guithaux, Hervio, Kosciusko-Morizet, Laffitte, Ponton, Quinet, Réné.

1) GROUPE DE TRAVAIL « STATUTS ».

Mayer fait le point des travaux du groupe et indique qu'il a reçu environ 300 réponses supplémentaires à la suite de la relance qu'il a effectuée au mois de juillet

Il fait état de cinq problèmes principaux qui se posent avant la rédaction des statuts :

— problème des Ingénieurs des Mines au cours d'une récente réunion du groupe de travail, Pistre a indiqué sa préférence pour une fédération entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des Mines, les mineurs membres de l'exécutif étant élus par un collège des Ingénieurs des Mines. De même ne pourrait être prise une décision pouvant intéresser le Corps des Mines que si les membres mineurs de l'exécutif donnent leur accord. Mayer indique qu'il est d'accord pour que les mineurs représentés à l'exécutif puissent disposer du droit de veto et que leur nombre soit porté à 2/6^e. Par contre, il estime que l'exécutif doit être élu solidairement par l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines afin de représenter des affinités voisines. Les discussions sur ce problème fondamental seront reprises avec les Ingénieurs des Mines courant septembre ;

— problème des membres associés : Mayer indique que l'on pourrait distinguer dans la nouvelle association des membres titulaires (Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Ingénieurs des Mines) ainsi que des membres associés qui ne sont ni Ingénieurs des Ponts et Chaussées ni Ingénieurs des Mines. Grammont suggère qu'une période de stage soit imposée à ces nouveaux membres associés notamment en les faisant participer aux groupes de travail thématiques envisagés ;

— articulation du P.C.M. et des syndicats : Mayer souligne qu'il lui paraît dangereux de retenir une solution du type « section spécialisée du P.C.M. » qui ne pourrait avoir ni l'accord des primes ni celui des mineurs, position qui est confirmée par Callot ;

— composition du Comité : Mayer indique que le Comité pourrait être composé de membres élus sur une base nationale (délégués généraux) et sur une base régionale (délégués régionaux). A cette organisation territoriale rigide se superposerait une organisation plus souple composée de délégués des groupes de travail et des organisations syndicales ;

— rôle du Comité : en complément de ce qu'a indiqué Mayer, Dobias souligne que le rôle du Comité serait limité dans les nouveaux statuts à une liaison dans les deux sens avec les membres de l'association

Le Comité n'aurait ainsi aucun rôle de décision mais seulement un rôle consultatif et un rôle éventuel de censure

*

A la suite d'un échange de vues sur l'organisation de l'Assemblée générale extraordinaire, Josse demande à Mayer d'établir un projet de règlement de cette assemblée générale portant notamment sur la procédure d'amendements. Ce règlement sera fixé par le Comité

Compte tenu des problèmes qui restent à résoudre (travaux du groupe Funel, discussion avec les Mineurs), Mayer précise, sur une demande de Josse, que les travaux seront probablement retardés et qu'une assemblée générale extraordinaire ne pourra se tenir qu'à la fin de l'année

2) GROUPE DE TRAVAIL « SYNDICATS ».

Dobias indique que le Secrétariat du P.C.M. a diffusé une note et un questionnaire rédigés par un groupe de travail présidé par Funel vers le 20 juillet. Ce questionnaire a été diffusé à un échantillon d'une centaine d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et quelques Ingénieurs-Élèves. Jusqu'à ce jour, 29 réponses sont parvenues au Secrétariat mais n'ont pas fait l'objet, pour le moment, d'un dépouillement

3) BULLETIN.

Dobias rappelle la liste des themes retenus jusqu'a la fin de 1970

- juillet Les grands travaux de Paris
- août septembre Les departements d'outre-mer,
- octobre Les collectivites locales,
- novembre Autoroutes AN X,
- decembre Les equipements hospitaliers

Le Comite de redaction a envisage les themes suivants pour le premier semestre de 1971

- janvier Les problemes europeens,
- fevrier La Bretagne,
- mars Les problemes des entreprises de bâtiment et de travaux publics,
- avril Les villes nouvelles sont une realite,
- mai L'industrialisation en France,
- juin Compte rendu de l'Assemblée generale

Merlin fait observer qu'il est regrettable qu'il n'y ait pas de numero consacre a l'urbanisme. Apres discussion, il est convenu que le numero prevu pour mars sur les entreprises de bâtiment et de travaux publics pourrait être reporte au second semestre et remplacé par un numero sur l'urbanisme. **Mayer** souhaiterait que les themes abordes qui sont par eux-mêmes tres interessants, ne privent pas les numeros du bulletin de chroniques d'actualite, notamment par themes d'interêt. **Dobias** rappelle la creation de la tribune libre de l'urbanisme et la difficulté d'obtenir en un an plus de deux articles

4) RELATIONS AVEC LES INGÉNIEURS DES T.P.E.

Josse fait etat de la reunion qui s'est tenue entre le PCM (**Josse, Merlin, Hervio, Dobias et Kosciusko-Morizet**) et le Syndicat des TPE (**Vallemont, Guy, Levrel, Plessis, Roudil**). Quatre sujets principaux ont été abordes au cours de la reunion

— la promotion des Ingenieurs des TPE ceux-ci souhaiteraient que le nombre d'ingenieurs divisionnaires des TPE soit augmente. Les Ingenieurs des TPE estiment insuffisante l'ouverture du Corps des Ponts et Chaussées car la proportion de 33 % d'ingenieurs des Ponts et Chaussées issus du Corps des TPE ne correspond qu'a 69 % des effectifs des TPE

Les Ingenieurs des TPE auraient souhaite un desengagement plus important des Ingenieurs des Ponts et Chaussées en service territorial. Cette position nous semble peu realiste compte tenu de la situation actuelle

mais, par contre, le nombre d'ingenieurs des TPE et surtout de divisionnaires des TPE pourrait être sensiblement augmente dans les services techniques centraux tels que le SETRA et dans les services regionaux,

— organisation des services les TPE souhaiteraient que l'organisation des services extérieurs soit revue afin de leur donner une meilleure assise territoriale. En attendant une reorganisation qui prendra forcément du temps, les TPE souhaitent que les delegations de signature soient donnees aux Ingenieurs subdivisionnaires et proposeront une liste de ces delegations au PCM,

— ecole des TPE le Syndicat des TPE souhaite localiser l'Ecole des TPE a Palaiseau, le PCM pense que cela est possible mais qu'il faut également envisager d'autres implantations. Ce probleme peut d'ailleurs être etudie pour des options, dans l'immediat il faut assurer un meilleur encadrement des eleves,

— remunerations accessoires les Ingenieurs des TPE sont inquietes des textes en preparation car ils estiment qu'il y a un risque de diminution de rentrees de remunerations accessoires du fait que les subdivisionnaires sont moins directement interesses. Ils suggerent notamment de revoir les tranches de montant des travaux donnant droit a honoraires

Les contacts entre le PCM et le Syndicat des TPE seront poursuivis

5) AFFAIRES DIVERSES.

Josse fait part des grandes lignes du protocole d'accord intervenu entre les Ingenieurs de la Navigation aeriennne qui doivent devenir Ingenieurs de l'aviation civile et le Ministère des Transports. Le PCM doit suivre cette affaire compte tenu de la position des Ingenieurs des Ponts et Chaussées au Secretariat général a l'Aviation civile

Merlin demande au Comite que soit ranime le groupe de travail « Reforme administrative » et suggere de rechercher rapidement une liste d'animateurs possibles pour ce groupe de travail. Le concours des delegues régionaux est demande a cet effet

L'ordre du jour étant epuise, la seance est levee a 17 h 30

Le President,

P. Josse.

Le Secretaire,

G. Dobias.

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

— PONTS et CHAUSSEES —

ORDRE NATIONAL DE LA LEGION D'HONNEUR

— Ministère d'Etat chargé de la Défense Nationale

A été promu au grade d'Officier

M **Giraud** René Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Maître de Conférences de mécanique et Sous-Directeur des études à l'École Polytechnique

— Ministère de l'Intérieur

A été nommé Chevalier

M **Legrand** Jean Claude Ingénieur des Ponts et Chaussées Directeur Général adjoint de la Société Lyonnaise des eaux et de l'éclairage

— Ministère de l'Economie et des Finances

A été nommé Chevalier

M **Cantenot** Jean Ingénieur des Mines Président Directeur Général de la Société Nouvelle des Acieries de Pompey

— Ministère du Développement Industriel et Scientifique

A été nommé Chevalier

M **Beullac** Christian Ingénieur des Ponts et Chaussées Directeur Général des fabrications à la Régie Nationale des usines Renault

— Ministère de l'Équipement et du Logement

A été promu au grade de Commandeur

M **Rerolle** Max Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées

A été promu au grade d'Officier

M **Pfaff Michel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Toulouse

A été nommé Chevalier

M **Moneau** Louis Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Chef du service de la navigation de la Seine

— Ministère des Transports

A été promu au grade d'Officier

M **Velitchkovitch** Jean Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Secrétaire Général de la Marine Marchande

A été nommé Chevalier

M **Frybourg** Michel Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur de l'Institut de recherche des transports

DECISIONS

Commission chargée de formuler des avis techniques sur des procédés, matériaux, éléments ou équipements utilisés dans la construction

Par arrêté du 26 mai 1970 sont nommés

Président M **Lizee**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Membres MM **Berthier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées **Maurus**, Ingénieur des Ponts et Chaussées **Lascar**, Ingénieur des Ponts et Chaussées **Blachere** Gérard Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Directeur du Centre scientifique et technique du bâtiment **Ahu**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur du contrôle des constructions immobilières à la Société Veritas

J O des 8 et 9 juin 1970

Par arrêté du 23 juin 1970 est nommé Commissaire du Gouvernement auprès de la Société financière pour favoriser l'industrialisation des régions minières M **Gala-toire-Malegarie** Henri Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur du gaz de l'électricité et du charbon

J O du 1^{er} juillet 1970

Par arrêté du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 8 juin 1970 M **Pezin** Guy Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur départemental de l'Équipement du Haut Rhin est nommé à compter du 20 décembre 1969 membre du Conseil d'Administration

de l'établissement public Port rhénan de Mulhouse-Ottmarsheim, en remplacement de M. **Kemler** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

J.O. du 3 juillet 1970.

Par décret en date du 3 juillet 1970, M. **Bosc** Jean-Philippe, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, qui a atteint l'âge de la mise en retraite le 8 novembre 1969, est, dans l'intérêt du service, maintenu dans ses fonctions de Président de l'Office Central des chemins de fer d'outre-mer jusqu'à la fin de l'année 1970.

J.O. du 10 juillet 1970.

Par décret en date du 10 juin 1970, sont nommés membres du Conseil d'Administration de l'Agence foncière et technique de la Région Parisienne :

M. **Félix** Bernard, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Ministère des Transports, en remplacement de M. **Lacarrière** Philippe ;

M. **Thédie** Jacques, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Ministère de l'Équipement et du Logement, en remplacement de Mme **Jardin** ;

M. **Costet** Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées au Ministère de l'Équipement et du Logement, en remplacement de M. **Rudeau** Raoul.

J.O. du 12 juin 1970.

Par arrêté du Ministre de l'Équipement et du Logement, en date du 12 mars 1970, M. **Aubriot** Jacques, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est, en sus de ses fonctions actuelles, chargé de l'intérim de la 16^e circonscription d'inspection générale Franche-Comté.

J.O. du 12 juin 1970.

Commission des transports et Comités rattachés.

Par arrêté du 12 juin 1970, est nommé membre M. **Mazen** Henri, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Inspecteur Général de l'aviation civile, en remplacement de M. **Usquin** Michel, décédé.

Est nommé rapporteur général M. **Mazen** Henri, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Inspecteur Général de l'aviation civile, en remplacement de M. **Usquin** Michel, décédé.

J.O. du 20 juin 1970.

Par arrêté du Premier Ministre et du Ministre délégué auprès du Premier Ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire, en date du 31 juillet 1970, M. **Metzinger** Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale, est nommé, en remplacement de M. **Legrand** Maurice, membre de :

- la Commission des Transports,
- le Comité des Transports Intérieurs,
- le Comité des Transports Maritimes,
- le Comité des Transports Aériens.

J.O. du 5 août 1970.

Par décret en date du 12 juin 1970, M. **Rousselin** Michel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables, est nommé délégué de la France à la commission de la Moselle, en remplacement de M. **Chapon**.

J.O. du 20 juin 1970.

Commission de l'Eau.

Par arrêté en date du 7 juillet 1970, est nommé membre M. **Loriferne** Hubert, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président de l'association générale des hygiénistes et techniciens municipaux.

J.O. du 21 juillet 1970.

Par arrêté en date du 23 juillet 1970, est nommé, à compter du 15 juin 1970, en qualité de chargé de mission à temps partiel auprès du Préfet de la région Corse : M. **Butikofer** Jean-Marie, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

J.O. du 26 juillet 1970.

Par arrêté du 22 juillet 1970, M. **Tenaud**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service Technique des Ports maritimes et des Voies navigables, est nommé membre de la Commission Centrale des bateaux à propulsion mécanique, en remplacement de M. **Duteil**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, démissionnaire.

J.O. du 31 juillet 1970.

A titre de régularisation, M. **Lefebvre** Jean-Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire en vue d'y exercer les fonctions d'Ingénieur d'Arrondissement pour la période du 1^{er} avril 1966 au 1^{er} octobre 1968, date de sa réintégration dans son administration d'origine.

Arrêté du 9 mai 1970.

M. **Dreyfous-Ducas** Daniel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Chargé de Mission au Ministère de l'Équipement et du Logement (D.P.M.V.N.) en vue d'assurer la préparation de la mise en place du Port Autonome de Paris, à compter du 8 juin 1970.

Arrêté du 8 juin 1970.

M. **Jeanjean** Patrick, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage aux U.S.A., est autorisé à prolonger son stage aux U.S.A. pour une période de 1 an, à compter du 1^{er} octobre 1970.

Arrêté du 25 juin 1970.

M. **Brault** Jean-Louis, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction Départementale de la Seine-Maritime (arrondissement opérationnel n° 1), est, à titre de régularisation, chargé en sus de ses attributions actuelles de l'intérim de l'arrondissement « voirie rapide région Rouennaise » dans la même direction, à compter du 18 mai 1970.

Arrêté du 25 juin 1970.

M **Rolland** Jean-Pierre Ingenieur des Ponts et Chaussées a la Direction Departementale du Gard (Arrondissement operationnel), est charge en sus de ses attributions actuelles du « demi-arrondissement barrages » dans la même Direction, en remplacement de M **Escoffier** appele a d'autres fonctions, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 25 juin 1970

M **Lefranc** Henry, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées charge de la Branche des Infrastructures a la Direction Departementale de l'Equipement de la Seine Maritime est, a titre de regularisation charge en sus de ses attributions actuelles de l'interim de l'Arrondissement de Gestion de Rouen dans la même direction, a compter du 23 avril 1970

Arrête du 25 juin 1970

M **Dufour** Jean Ingenieur des Ponts et Chaussées en stage aux USA, est autorise a prolonger son stage aux USA pour une duree de 1 an a compter du 1^{er} octobre 1970

Arrête du 25 juin 1970

M **Escoffier** Henri, Ingenieur des Ponts et Chaussées au Service Navigation « Rhône-Saône » (Arrondissement d'Avignon), charge en sus par interim du « demi arrondissement barrages » a la Direction Departementale du Gard, est decharge de l'interim du « demi arrondissement barrages » de la Direction Departementale de l'Equipement du Gard, est, en sus de ses attributions au Service de la Navigation Rhône Saône, charge de l'interim du Groupe d'Etudes et de Programmation (GEP) et du Bureau d'Etudes Departemental de la Direction Departementale de l'Equipement du Vaucluse en remplacement de M **Lefebvre** appele a d'autres fonctions a compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrête du 29 juin 1970

M **Plaud** Alain, Ingenieur des Ponts et Chaussées en stage aux USA, est autorise a prolonger son stage aux USA pour une duree de 3 mois a compter du 1^{er} octobre 1970

Arrête du 10 juillet 1970

M **Glantz** Philippe, Ingenieur des Ponts et Chaussées Service des Etudes Economiques et du Plan au Secretariat General a l'Aviation Civile, est autorise a effectuer du 1^{er} septembre 1970 au 31 mars 1971 un stage d'etudes a l'universite de Vanderbilt-Nashville (USA) en tant qu'associe de recherche aupres du doyen de la Graduate School of Management En outre il sera charge durant cette periode et apres son retour d'etudier en collaboration avec des representants d'autres grandes Ecoles un projet d'enseignement commun de gestion des entreprises et des administrations

Arrête du 29 juillet 1970

M **Briquel** Henri, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service detache aupres du Ministere de la Justice en qualite de Sous-Directeur des Equipements a l'Administration Centrale, est maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions aupres de ce Ministere pour une nouvelle periode de 5 ans eventuellement renouvelable, a compter du 1^{er} mai 1970

Arrête du 28 août 1970

A titre de regularisation, M **Guilleray** Paul, Ingenieur des Ponts et Chaussées en disponibilite, est maintenu dans la même position pour la periode du 18 septembre 1969 au 30 septembre 1969 inclus

A compter du 1^{er} octobre 1969, M **Guilleray** est reintegre pour ordre dans son administration d'origine et mis a la disposition du Ministere de l'Education Nationale pour occuper un emploi d'attache assistant de sciences fondamentales a la Faculte de Medecine de Paris-Broussais

Arrête du 10 septembre 1970

Commission consultative des marches du Ministere de l'Equipement et du Logement

Par arrête du 6 juillet 1970 sont nommes

Membre titulaire M **Vincent**, Ingenieur General des Ponts et Chaussées

Membre suppleant M **Lizee**, Ingenieur General des Ponts et Chaussées

J O du 1^{er} août 1970

MUTATIONS

Par arrête en date du 1^{er} juin 1970 il est mis fin, sur sa demande a compter du 1^{er} juin 1970 aux fonctions de M **Legrand** Maurice Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées Conseiller technique au Cabinet du ministre delegue, appele a d'autres fonctions

J O du 10 juin 1970

Par arrête en date du 29 mai 1970, il est mis fin aux fonctions exercees en qualite de Conseiller technique au Cabinet du secretaire d'Etat au tourisme par M **Malherbe** Michel Ingenieur des Ponts et Chaussées, appele a d'autres fonctions

J O du 10 juin 1970

Par arrête en date du 15 mai 1970, il est mis fin aux fonctions de M **Delaporte** Pierre Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées Conseiller technique au Cabinet du Ministere des Transports appele a d'autres fonctions

J O du 15 mai 1970

Par arrêté du 15 mai 1970, est nommé Conseiller technique au Cabinet du Ministre des Transports M **Caron Pierre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

J O du 10 juin 1970

Par décret en date du 24 juin 1970, M **Dreyfous-Ducas Daniel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur du Port Autonome de Paris

J O du 26 juin 1970

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Economie et des Finances du Ministre de l'Équipement et du Logement et du Ministre des Transports en date du 30 juillet 1970, M **Bornet Jean-Paul**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Société Nationale des Chemins de Fer Français est placé en position hors cadres à compter du 1^{er} octobre 1969

J O du 6 août 1970

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre des Affaires Étrangères et du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 30 juillet 1970, M **Catoire Boris**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Secrétariat d'État auprès du Ministre des Affaires Étrangères, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et placé en service détaché à compter du 15 octobre 1968 pour une période de deux ans, éventuellement renouvelable auprès du Ministre des Affaires Étrangères en vue d'exercer les fonctions de conseiller scientifique auprès de l'Ambassade de France à Moscou (U R S S)

J O du 6 août 1970

Par arrêté du Premier Ministre en date du 14 août 1970 il est mis fin, à compter du 1^{er} juillet 1970, aux fonctions exercées en qualité de charge de Mission à temps plein auprès du Préfet de la région des pays de la Loire par M **Eon Jean** Ingénieur des Ponts et Chaussées

J O du 25 août 1970

Par arrêté en date du 8 octobre 1969, M **Ralite Jean-Claude** Ingénieur des Ponts et Chaussées est nommé Directeur de l'établissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle de Lille-Est

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter du 1^{er} janvier 1970

J O du 29 août 1970

Par arrêté en date du 16 février 1970, M **Hirsch Bernard** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées Directeur de la mission d'études et d'aménagement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise est nommé directeur de l'établissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise avec le titre de Directeur Général

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter du 1^{er} janvier 1970

J O du 29 août 1970

M **Perret François**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché, à compter du 1^{er} novembre 1968 pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère de l'Économie et des Finances, en vue d'y exercer les fonctions de Charge de Mission à la Direction de la Prévision

Arrêté du 9 mai 1970

M **Renoux Jean-Paul**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché, à compter du 1^{er} avril 1966 pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, en vue d'y exercer les fonctions d'Ingénieur d'Arrondissement

Arrêté du 9 mai 1970

M **Calame Pierre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché, à compter du 1^{er} octobre 1968 pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Centre d'Études et de Recherches sur l'Amenagement Urbain (CERAU), en vue d'y exercer les fonctions de Charge de Recherches dans le domaine de l'Amenagement Urbain

Arrêté du 9 mai 1970

M **Huron Jean**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en service détaché auprès de l'Office National Industriel de l'Azote, est détaché à nouveau, à compter du 1^{er} juin 1969 pour une période de deux ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions d'adjoint au Chef du Service des Études et Travaux auprès de l'Entreprise Minière et Chimique

Arrêté du 9 mai 1970

M **Roudé Jean Claude**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché, à compter du 1^{er} mars 1970 pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de la Société Concessionnaire Française pour la Construction et l'Exploitation du Tunnel Routier sous le Mont-Blanc, en vue d'y exercer des fonctions de son grade

Arrêté du 9 mai 1970

M **Amathieu André**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Haute-Marne, est nommé adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Loire et Chef de la branche infrastructure, à compter du 16 juin 1970

Arrêté du 5 juin 1970

M **Fischer Jacques**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction Départementale de l'Équipement de la

Corse, est mute au 3^e arrondissement du service maritime et de la navigation du Languedoc-Roussillon, a Sete, a compter du 1^{er} juin 1970, en remplacement de M **Chambolle** appele a d'autres fonctions

Arrête du 5 juin 1970

M **Barreau** Jean-Claude, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en stage a l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, provisoirement pris en charge par le service special des bases aeriennes de la Gironde, est affecte au service special des bases aeriennes de la Gironde pour y être charge de l'arrondissement N° 2, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 9 juin 1970

M **Giblin** Jean, Ingenieur des Ponts et Chaussées au Centre d'etudes techniques de l'Equipement d'Aix-en-Provence (direction departementale de l'Equipement des Bouches-du-Rhône), est nomme chef du groupe permanent d'etudes de l'Aire Metropolitaine (O R E A M) de Marseille a compter du 16 juin 1970

Arrête du 10 juin 1970

M **Dumas** Max, Ingenieur general des Ponts et Chaussées chef du Service Regional de l'Equipement Portou-Charentes, est charge des 10^e (Limousin) et 18^e (Auvergne) circonscriptions d'Inspection generale (Ponts et Chaussées) en remplacement de M **Garnier** admis a la retraite, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 11 juin 1970

M **Lafouge** Andre, Ingenieur des Ponts et Chaussées, au service maritime des Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, est mute a la Direction des Ports maritimes et des Voies navigables au poste d'adjoint au Chef du Service central des Ports maritimes et des Voies navigables a compter du 1^{er} juin 1970

Arrête du 12 juin 1970

M **Boilot** Pierre, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur departemental de l'Equipement du Pas-de-Calais, est nomme adjoint a l'Inspecteur general de la construction charge des 1^e et 2^e circonscriptions d'inspection generale des Services extérieurs de l'Equipement et du Logement, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 16 juin 1970

M **Ternier** Michel Ingenieur des Ponts et Chaussées, au Service des Affaires economiques et internationales, est mis a la disposition du Ministere de l'Economie et des Finances, en vue d'exercer les fonctions de charge de mission a la Direction de la Prevision, a compter du 1^{er} septembre 1970

Arrête du 18 juin 1970

M **Leclercq** Robert, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service de la Navigation de Nancy, est mis a la disposition du Ministere des Affaires étrangères pour servir a la Banque europeenne d'investissements a Luxembourg, a compter du 1^{er} juin 1970

Arrête du 19 juin 1970

M **Prunier** Michel, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, charge de l'arrondissement operationnel n° 1 a la Direction departementale de l'Equipement du Rhône, est nomme adjoint au Directeur departemental de l'Equipement du Rhône et charge de la branche des infrastructures en remplacement de M **Gobert** appele a d'autres fonctions, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 23 juin 1970

M **Gobert** Jean, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, a la Direction departementale de l'Equipement du Rhône, est nomme Directeur departemental de l'Equipement de l'Herault, en remplacement de M **Caron** appele a d'autres fonctions, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 23 juin 1970

M **Adam** Serge, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en stage a l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, provisoirement pris en charge par la Direction departementale de l'Equipement des Ardennes, est mute dans l'interêt du service a la Direction departementale de l'Equipement de la Vendee (arrondissement fonctionnel et operationnel), a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 25 juin 1970

M **Bartoli** Andre, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en stage a l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, provisoirement pris en charge par la Direction departementale de l'Equipement du Bas-Rhin, est mute dans l'interêt du service a la Direction departementale de l'Equipement de l'Oise (arrondissement fonctionnel), a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 25 juin 1970

M **Sakarovitch** Michel, Ingenieur des Ponts et Chaussées, au service d'etudes techniques des routes et autoroutes, est mis a la disposition de l'Institut de mathematiques appliquees de Grenoble, en application des dispositions du decret du 24 aout 1939 susvisé, a compter du 1^{er} octobre 1970

Il continuera de prêter son concours a titre de Conseiller technique a l'Institut de recherche des Transports (IRT) et d'assurer les fonctions d'enseignant a l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées

Arrête du 25 juin 1970

M **Puzenat** Alain, Ingenieur des Ponts et Chaussées, au service d'etude technique des routes et autoroutes (division de l'informatique), est mute dans l'interêt du service au Service regional de l'Equipement de la Region

Parisienne (division des études et programmes), à compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrêté du 25 juin 1970.

M. **Mat Pierre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service régional de l'Équipement de la Région Parisienne, est nommé adjoint au Directeur départemental de l'Équipement de la Haute-Marne, en remplacement de M. **Amathieu** appelé à d'autres fonctions, à compter du 16 juin 1970.

Il assurera en outre, à compter du 18 juin 1970, l'intérim de l'arrondissement territorial Nord en remplacement de M. **Lebert**, admis à la retraite.

Arrêté du 25 juin 1970.

M. **Hudry Raymond**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage à l'École nationale des Ponts et Chaussées, provisoirement pris en charge par la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie, est chargé de mission auprès du Directeur départemental de l'Équipement de la Haute-Savoie, à titre provisoire, à compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrêté du 1^{er} juillet 1970.

M. **Boulin Marcel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement du Nord, arrondissement de Douai-Cambrai, est chargé de la branche des infrastructures à la Direction départementale de l'Équipement des Pyrénées-Atlantiques, à compter du 1^{er} septembre 1970.

Arrêté du 1^{er} juillet 1970.

M. **Blanchart Armand**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé du groupe d'Études et de Programmation à la Direction départementale de l'Équipement de l'Aisne, est muté dans l'intérêt du service à la Direction départementale de l'Équipement du Nord, arrondissement Douai-Cambrai, en remplacement de M. **Boulin** appelé à d'autres fonctions, à compter du 1^{er} septembre 1970.

Arrêté du 1^{er} juillet 1970.

M. **Dupire Georges**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement du Pas-de-Calais, est chargé par intérim des fonctions de Directeur départemental de l'Équipement du Pas-de-Calais, à compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrêté du 7 juillet 1970.

M. **Metzinger Georges**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de Seine-Maritime, est mis à la disposition du Ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire en vue d'exercer les fonctions de chargé de mission auprès du délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale, à Paris, à compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrêté du 7 juillet 1970.

M. **Girardin André**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Équipement de la Corse, est nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Charente-Maritime, en remplacement de M. **Fuzeau** appelé à d'autres fonctions, à compter du 15 juillet 1970.

Arrêté du 9 juillet 1970.

M. **Bouchet René**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur départemental de l'Équipement de la Corse, est nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Corse, en remplacement de M. **Girardin** appelé à d'autres fonctions, à compter du 15 juillet 1970.

Arrêté du 9 juillet 1970.

M. **Fuzeau Marcel**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Équipement de la Charente-Maritime, est nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Gironde, en remplacement de M. **Teysseudier de la Serve** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 9 juillet 1970.

M. **Teysseudier de la Serve Henri**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, ayant rang et prérogatives d'Ingénieur général, Directeur départemental de l'Équipement de la Gironde, est nommé Chef du Service régional de l'Équipement « Poitou-Charentes », en remplacement de M. **Dumas** appelé à d'autres fonctions, à compter du 15 juillet 1970.

Arrêté du 9 juillet 1970.

M. **Eon Jean**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission à plein temps auprès du préfet de la région des Pays de la Loire, Direction départementale de l'Équipement de la Loire-Atlantique, est muté au Service régional de l'Équipement des Pays de la Loire, à compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrêté du 10 juillet 1970.

M. **de Vitry d'Avaucourt François**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché au Port autonome de Rouen, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et mis à la disposition du Ministère des Transports pour exercer les fonctions d'adjoint au Secrétaire général de la Marine Marchande pour les questions économiques et techniques, à compter d'une date à fixer ultérieurement.

Arrêté du 15 juillet 1970.

M. **Mathurin-Edme Claude**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à l'Administration centrale (Direction du bâtiment et des travaux publics), est mis à la disposition de l'Institut français du pétrole en vue d'y exercer les fonctions d'Ingénieur chargé des études d'essais sur la classification des carburants, à compter du 1^{er} juillet 1970.

Arrêté du 15 juillet 1970.

M **Fourcade** Robert, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en stage a l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, provisoirement pris en charge par la Direction departementale de l'Equipement des Hautes-Pyrenees, est mute dans l'interêt du service a la Direction departementale de l'Equipement des Pyrenees-Atlantiques (G E P), a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 15 juillet 1970

M **Moineau** Louis, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, charge par interim des fonctions de Chef de Service de la Navigation de la Seine, est nomme Chef du Service de la Navigation de Nancy en remplacement de M **Leclercq** appele a d'autres fonctions, a compter du 16 juillet 1970

Arrête du 22 juillet 1970

M **Lacapelle** Thierry, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en service detache aupres du Commissariat a l'Energie atomique, est reintegre pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et mis a la disposition du Ministere du Developpement industriel et scientifique en vue d'être affecte a la circonscription electrique « Est » a Dijon, a compter du 1^{er} septembre 1970

Arrête du 23 juillet 1970

M **Arnaud** Paul, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en stage a l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, provisoirement mis a la disposition du Ministere du Developpement industriel et scientifique - circonscription electrique du Sud-Est (anciennement 6^e circonscription electrique), est remis a la disposition du Ministere du Developpement industriel et scientifique (circonscription electrique du Sud-Est a Grenoble), a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 23 juillet 1970

M **Arquié** Georges, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, charge de l'organe technique regional de Rouen, est nomme Directeur de l'Ecole des Ingenieurs des Travaux Publics de l'Etat, en remplacement de M **Giraud** appele a d'autres fonctions, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrêté du 24 juillet 1970

M **Couraud** Louis, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a l'organe technique regional de Rouen, est charge de l'organe technique de Rouen, en remplacement de M **Arquié** appele a d'autres fonctions, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 24 juillet 1970

M **Malherbe**, Ingenieur des Ponts et Chaussées, est charge de mission aupres du Commissaire au Tourisme, a compter du 29 mai 1970

Arrête du 28 juillet 1970

M **Chauvin** Jean-Marie, Ingenieur des Ponts et Chaussées, mis a la disposition du Ministere des Transports (Secretariat general a la Marine Marchande), est place en position de disponibilite pour une periode de trois ans eventuellement renouvelable, en vue d'occuper aupres de l'Omnium Techn que le poste de Directeur general de la division bâtiments speciaux a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 29 juillet 1970

M **Watel** Pierre, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en service detache aupres de la Societe d'Etudes et de Realisations pour le traitement de l'information (S E R T I), est reintegre pour ordre dans les cadres de son administration d'origine le 1^{er} septembre 1970 et place a compter de la même date en position de disponibilite pour une periode de trois ans eventuellement renouvelable en vue d'exercer les fonctions de Directeur des Etudes aupres du groupement foncier francais

Arrête du 29 juillet 1970

M **Maillant** Jean-Pierre, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en service detache aupres du Bureau central d'Etudes pour les Equipements d'outre mer, est reintegre pour ordre dans son administration d'origine et mis a la disposition du Syndicat des Transports parisiens en vue d'y exercer les fonctions de chef de service des Etudes, a compter du 16 juillet 1970

Arrête du 30 juillet 1970

M **Giraud** Rene, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, precedemment Directeur de l'Ecole des Ingenieurs des Travaux Publics de l'Etat, est charge de mission aupres du President de la 2^e section du Conseil general des Ponts et Chaussées pour l'etude de la definition et des structures de la recherche dans les domaines relevant du Ministere de l'Equipement et du Logement, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 5 août 1970

M **Grinspan** Paul, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en service detache aupres de la Compagnie nationale Air-France, est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et affecte en qualite de charge de mission dans le departement « transports et equipements » du service des Affaires economiques et internationales, a compter du 1^{er} août 1970

Arrête du 17 août 1970

M **Courant** Jean-Paul, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées a la Direction departementale de l'Equipement de l'Herault, est nomme chef du groupe permanent d'etudes de l'aire metropolitaine (O R E A M) de Lyon-Saint-Etienne en remplacement de M **Ollivier**, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 19 août 1970

M **Mazzolini** Pierre Ingenieur des Ponts et Chaussées charge de mission auprès du Prefet de la Region Parisienne est mute dans l'interêt du service a la Direction departementale de l'Equipement du Nord pour y être charge du groupe d'etudes et de programmation (G.E.P.) en remplacement de M **Martin** appele a d'autres fonctions a compter du 1 septembre 1970

Arrête du 19 aout 1970

M **Marcillet** Jerome Ingenieur des Ponts et Chaussées a la Direction departementale de l'Equipement d'Ille et Vilaine est mis a la disposition de la Societe Nationale des Chemins de Fer Francais en vue d'y exercer des fonctions de son grade a compter du 1^{er} octobre 1970

Arrête du 7 septembre 1970

M **Renoux** Jean Paul Ingenieur des Ponts et Chaussées en service detache auprès du Port Autonome de Nantes Saint Nazaire est reintegre pour ordre dans son administration d'origine et mis a la disposition de la Societe Nationale des Chemins de Fer Francais pour y exercer des fonctions de son grade a compter du 1^{er} octobre 1970

Arrête du 9 septembre 1970

Par decret en date du 9 septembre, M **Legrand** Maurice Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées est nomme Directeur charge des Equipements au Ministere de l'Education nationale en remplacement de M **Raynaud** appele a d'autres fonctions

J O du 11 septembre 1970

RETRAITES

Par decret du President de la Republique en date du 9 juin 1970 M **Romain** Robert Ingenieur des Ponts et Chaussées est admis, a compter du 10 septembre 1970, a faire valoir ses droits a la retraite par limite d'âge

J O du 16 juin 1970

Par decret du President de la Republique en date du 9 juin 1970 l'honorariat de son grade est confere a M **Dollet** Henri Ingenieur General des Ponts et Chaussées admis a la retraite

J O du 16 juin 1970

Par decret du President de la Republique en date du 22 juin 1970 M **Pavaux** Emile Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées est admis a compter du 19 octobre 1970 a faire valoir ses droits a la retraite par limite d'age

J O du 30 juin 1970

Par decret du President de la Republique en date du 30 juillet 1970 M **Lardeur** Horace Ingenieur des Ponts et

Chaussees est admis sur sa demande a faire valoir ses droits a la retraite a compter du 7 août 1970

J O du 7 août 1970

L'honorariat de son grade est confere a M **Tréton** Henri, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis a la retraite

Arrête du 10 juillet 1970

L'honorariat de son grade est confere a M **La Roche** Andre Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis a la retraite

Arrête du 10 juillet 1970

— MINES —

MUTATIONS

— Par arrête du Secretaire d'Etat a la Moyenne et Petite Industrie et a l'Artisanat en date du 13 juin 1970, M **Amouyel** Pierre, Ingenieur des Mines, est nomme Conseiller technique au Cabinet du Secretaire d'Etat a la Moyenne et Petite Industrie et a l'Artisanat

J O du 4 juillet 1970

DECISIONS

Par arrête du 26 mai 1970, M **Rivière**, Ingenieur des Mines est nomme membre de la Commission chargée de formuler des avis techniques sur les procedes materiels elements ou equipements utilises dans la construction

J O du 9 juin 1970

Comite consultatif de l'utilisation de l'energie

Par arrête du 19 juin 1970, M **Syrota** Jean, Ingenieur des Mines Secretaire general adjoint, est nomme Secretaire general en remplacement de M **Sore** Jean Claude, appele a d'autres fonctions

J O du 3 juillet 1970

Commission de l'Eau

Par arrête du Premier Ministre et du Ministre delegue auprès du Premier Ministre, charge du Plan et de l'Aménagement du Territoire, en date du 7 juillet 1970, est nomme

Vice-President M **Sore** Jean-Claude, Ingenieur des Mines Directeur de la Technologie, de l'Environnement industriel et des mines au Ministere du Developpement industriel et scientifique, en remplacement de M **Dau- nesse**, decede

J O du 21 juillet 1970

*Commission du Matériel Electrique utilisable
dans les atmosphères explosives.*

Par arrêté du 16 juillet 1970, sont nommés membres de la Commission du matériel électrique utilisable dans les atmosphères explosives pour une période de trois ans à compter du 1^{er} juillet 1970 :

A titre de membres du Corps des Mines en activité de service :

MM. **Colot** Armand, **Robert** Pierre, **Schnell** Bernard, Ingénieurs Généraux des Mines ;

M. **Arnouil** Guy, Ingénieur en Chef des Mines ;
MM. **Syrot** Jean, **Ferrier** Michel, Ingénieurs des Mines.

Par arrêté du 16 juillet 1970, sont désignés pour exercer les fonctions suivantes au sein de la Commission du matériel électrique utilisable dans les atmosphères explosives :

Président : M. **Colot**, Ingénieur général des Mines ;

Rapporteur : M. **Ferrier** Michel, Ingénieur des Mines.

J.O. du 29 juillet 1970.

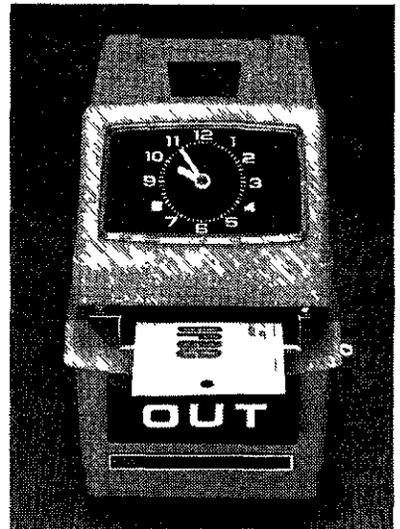
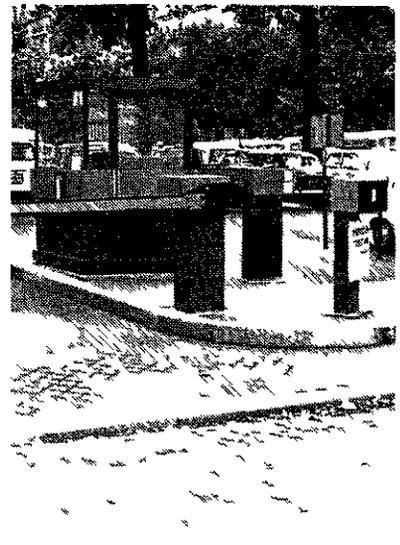
mesurez
distances et
superficies
avec le
dromomètre
TRUMETER

rapide
précis
bon marché

Ets **SAELEN** 512 av de Dunkerque
LAMBERSART LILLE
tél: 57 12 21 /59/

parking!

SETEP / maquette p. Irribout / photo. I. p. moulin



Les équipements C F E E permettent le contrôle automatique des usagers d'un parking public ou privé. Le Département "Trafic et Stationnement" de C F E E met à votre disposition une gamme complète d'équipements permettant de solutionner tous les problèmes de contrôle (peage, comptage et alarme). C F E E vous apporte le concours expérimenté d'un "bureau d'études européen", au courant des techniques les plus récentes et possédant les références les plus nombreuses.

AUTOMATISME DE CONTRÔLE POUR PARKINGS

- lecteurs de cartes d'abonnés
- distributeurs de tickets horodates
- récepteurs de monnaie ou de jetons
- barrières automatiques
- détecteurs de véhicules
- cabines de peage
- caisses enregistreuses
- comptage - guidage

- horodateurs avec ou sans calcul automatique du prix

Réduisez votre personnel
Supprimez toutes fraudes
Rentabilisez vos investissements
en utilisant un
automatisme de contrôle C F E E.

cherchons agents pour la province

C F E E

90 rue danton
92-levallois
tel 270 11 90

mariages

M. **Juton** Marcel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, nous prie de faire part du mariage de sa fille Chantal avec M. Jacques **Quartier**, le 3 octobre 1970.

M. **Protat** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, nous prie de faire part du mariage de son fils Charles-Marie **Protat** avec Mlle Monique **Policain**, le 22 août 1970.

M. **Crepey** Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, nous prie de faire part de son mariage avec Mlle Chantal **Devade**, le 19 septembre 1970.

M. **Marchal** Maurice, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, nous prie de faire part du mariage de sa fille Evelyne avec M. Bernard **Scalbert**, le 10 octobre 1970.

naissances

M. **Dobias** Georges, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est heureux de faire part de la naissance de son fils Philippe, le 3 août 1970.

M. **Regard** Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est heureux de faire part de la naissance de François, frère de Claude, Anne et Philippe, le 19 août 1970.

M. **Meau** Yves, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est heureux de faire part de la naissance de son fils Stéphane, le 17 août 1970.

M. **Forgerit** Jean-Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est heureux de faire part de la naissance d'Anne, sœur d'Hélène, le 23 juin 1970.

décès

On nous prie de faire part du décès de M. **Balmain** Emile, Ingénieur des Ponts et Chaussées, survenu le 25 avril 1970.

On nous prie de faire part du décès de M. **Martin** Paul, Ingénieur des Ponts et Chaussées, survenu le 23 mai 1970.

OFFRE DE POSTE

Pour engager une opération de formation continue et de méthodologie à l'intention des responsables de S.D.A.U., je recherche un Ingénieur des Ponts et Chaussées ayant quelques années de pratique des études d'urbanisme et intéressé par une expérience de congé sabbatique d'une durée d'un an. Le poste peut être pris à mi-temps ou à temps complet, une activité complémentaire d'études et de réalisation dans l'équipe de la ville nouvelle du Vaudreuil pouvant être envisagée avec des perspectives de carrière. Participation possible à l'enseignement de l'aménagement à l'Ecole des Ponts.

Résidence : Paris, Le Vaudreuil ou Rouen, au choix.

S'adresser à **Lacaze**, Mission d'Etudes de la ville nouvelle du Vaudreuil, B.P. n° 5, 27-LERY.

Sommaire du mois de Juillet-Août 1970

- L'Industrie minière française en 1969.
- Eléments statistiques - Zone franc - C.E.C.A. - Monde.

Sommaire du mois de Septembre 1970

- Accident du 4 février 1970 au siège 6 de Fouquières (Bassin du Nord et du Pas-de-Calais).
- F. **Callot** présente et commente la Consommation d'énergie dans les pays de l'O.C.D.E. en 1968.
- L'industrie du gaz liquéfié est considérée comme adolescente par le Directeur du gaz naturel de l'E.R.A.P. et ses collaborateurs.
- Et comme chaque année le Panorama de l'Industrie Minière du Continent africain.



**LES ANNALES
DES MINES**



Communiqué

de

Le C.I.B. (Conseil International du Bâtiment) organise un séminaire restreint sur invitation avec comme sujet « les tolérances dans le bâtiment ».

Ce séminaire se tiendra les 19, 20 et 21 avril 1971 à COPENHAGUE.

Les trois thèmes sont :

- 1° Principes et définitions.
- 2° Comment assurer l'exactitude dans la fabrication, dans le tracé, dans la pose et l'assemblage.
- 3° Le choix des tolérances.

Des renseignements peuvent être obtenus au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (M. G. Hieroltz, 4, avenue du Recteur-Poincaré, Paris-16^e - Tél. 288-81-80).

Presse

Incinération des résidus urbains et industriels

Procédé MARTIN
grille brevetée à mouvement de recul
S U C C È S M O N D I A L

en service	en construction
37 fours	35 fours
capacité 14 740 T/j	capacité 8 700 T/j

PARIS (ISSY)
RENNES
PARIS (IVRY II)
CANNES-ANTIBES
METZ

MOSCOU
AVIGNON
CAEN
VALLÉE DE CHEVREUSE (études)

ROTTERDAM
MUNICH NORD
SAO PAULO (I et II)
HAMBOURG
STUTTART
ZERMATT
AMSTERDAM
CHICAGO
MUNICH SUD
EXETER
HEIDENHEIM

ALKMAARDEN
LEEWARDEN
HARRISBURG Pa.
VIENNE
BIRMINGHAM
HINWILL/Suisse
HAMBOURG STELLINGER
COVENTRY
DORDRECHT
NOTTINGHAM

- Unités de 2 à 50 T/heure avec ou sans récupération
 - Exploitation économique assurée ou garantie par l'entreprise
-



CONSTRUCTIONS NAVALES
ET
INDUSTRIELLES DE LA MÉDITERRANÉE

50, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS (VIII^e)

Téléphone : 225-74-23 et 225-86-57

SOMATER

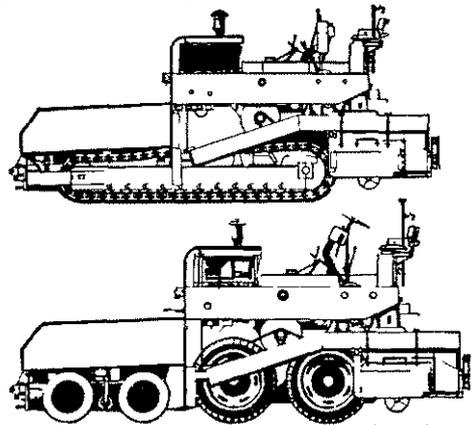
8 IMPASSE TERRIER (Ile de la Jatte)
92 NEUILLY SUR SEINE - TEL 722 22 23

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

finisseuses **VÖGELE** DE ROUTE

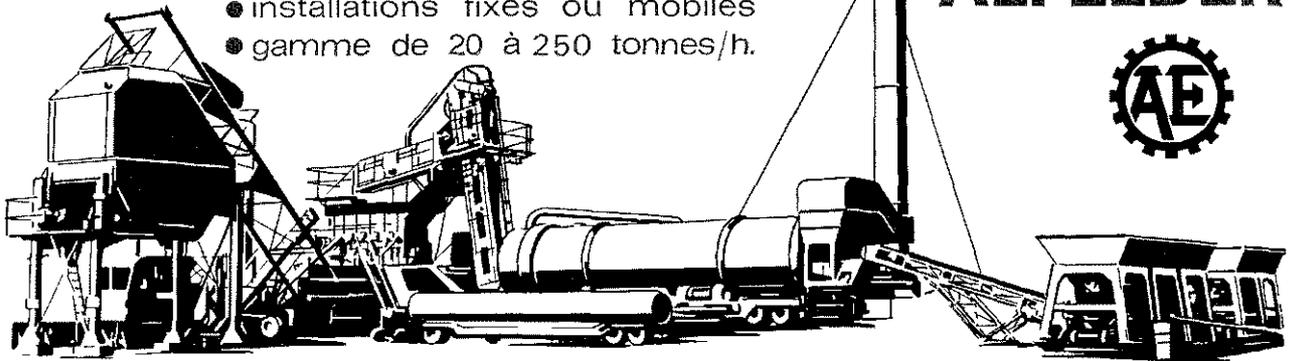
BETON BITUMINEUX
BETON DE CIMENT
GRAVE CIMENT
TAMPER ET SCREED
VIBRANT

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



postes d'enrobage en discontinu

- installations fixes ou mobiles
- gamme de 20 à 250 tonnes/h.

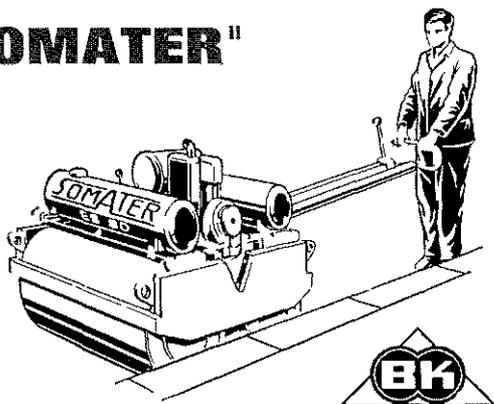


ALFELDER



ROULEAUX TANDEM VIBRANTS

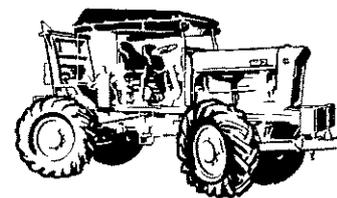
"SOMATER"



"AGRIP"

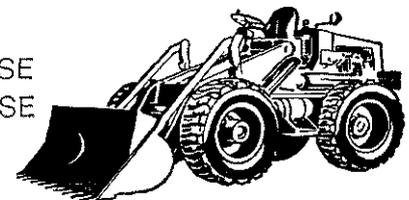
TRACTEURS

4 ROUES
MOTRICES &
DIRECTRICES
85 et 120 cv.



SPECIALEMENT ETUDIES POUR TIRAGE
DES LIGNES HAUTE TENSION

PFI I TEUSE
CHARGEUSE



J DELOCHE Pubi SO GE2