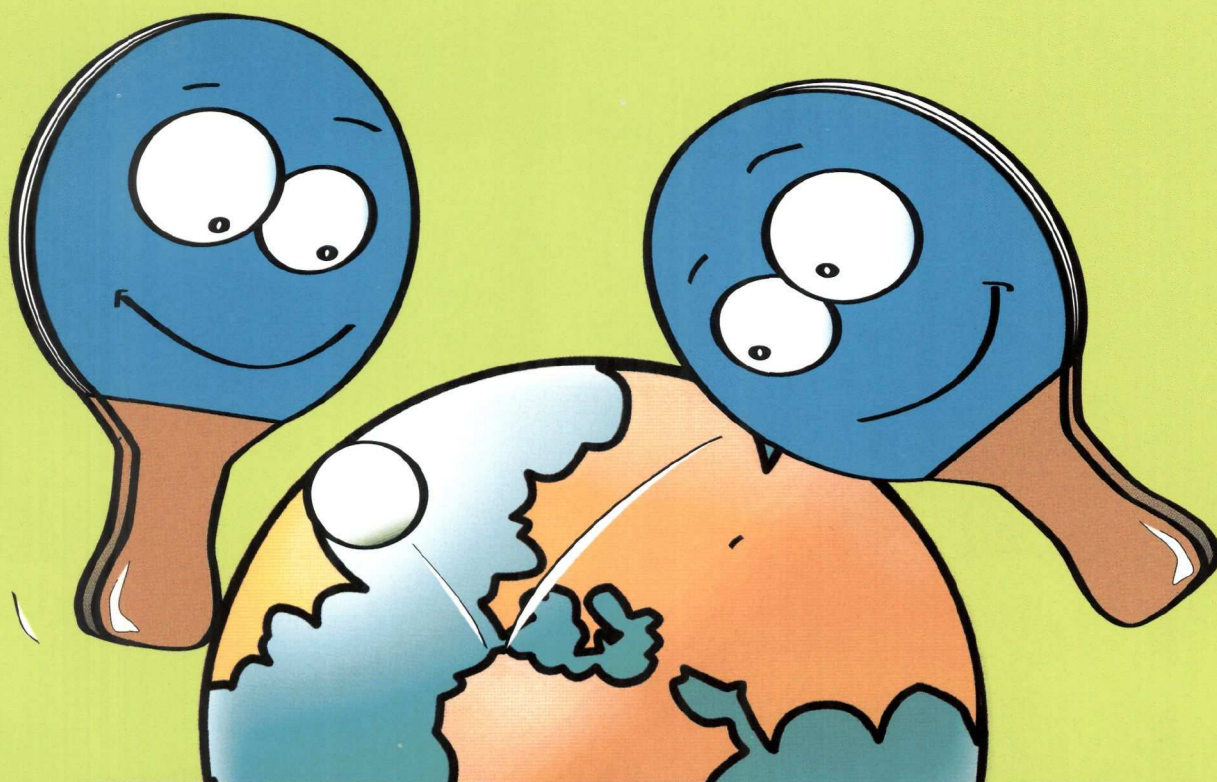




***L'Indre-et-Loire
Relations Franco-Marocaines***

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

Accélérez vos échanges de commerce intern@tional.



connexis  trade
www.bmci-connexistrade.bnpparibas.com



Pour faciliter vos opérations de commerce international, la BMCI a développé pour vous, en collaboration avec BNP Paribas, le portail Internet **Connexis Trade**. Connexis Trade vous permet de

réaliser à distance, 7j sur 7 et 24h sur 24, à travers une liaison Internet sécurisée, vos opérations de commerce international, de suivre en ligne leur état d'avancement et d'échanger avec votre Banque toutes les informations liées à ces opérations.

BMCI



L'INDRE-ET-LOIRE

Edito

Bruno ANGLES

3

Le département d'Indre-et-Loire, terre d'équilibre, de tradition et d'avenir

Jacques CROMBE

5

Les recettes tourangelles du développement durable

Eric CAMBON de LAVALETTE

7

Les inondations en Indre-et-Loire

Christophe SAINTILLAN

10

Les grandes infrastructures routières en Indre-et-Loire d'hier et d'aujourd'hui

Estelle STURTZER

14

RELATIONS FRANCO-MAROCAINES

Les ingénieurs des Ponts au Maroc, la promo 59, l'enthousiasme et l'amitié des années 60, l'héritage d'André Bouloche

Jacques BOURDILLON et Mustapha FARIS

19

RUBRIQUES

Les ponts en marche

24

Les services déconcentrés de l'Etat après la décentralisation

27

Lu pour vous

28

Courrier des lecteurs - L'énergie éolienne en France

33

LOLF : comment conduire le changement ?

35

Offres d'emploi

36

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Bruno ANGLES

DIRECTEUR ADJOINT DE LA PUBLICATION

Pierre BOURRIER

COMITE DE REDACTION

Philippe AUSSOURD
Jacques BONNERIC
Brigitte LEFEBVRE du PREÿ
Secrétariat général de rédaction
brigitte.lefebvre@ponts.org

Adeline PREVOST

Assistante de rédaction

Prix du numéro : 9,15 €

Abonnement annuel :

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

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

Les associations ne sont pas responsables des opinions émises dans les articles qu'elles publient.

Commission paritaire
n° 0605 G 79801
Dépôt légal 1^{er} trimestre 2004
n° 5423

PUBLICITE :

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :

P. SARFATI

RESPONSABLE PUBLICITE :

M. GALLET-NEKMOUCHE

DOSSIERS REGIONAUX :

Coordinateur : F. CHIKLI
Chefs de publicité : M. BOUJENAH,
A. MAMOU, L. COEN, G. LEVY,
P. CELERIE

RESPONSABLE TECHNIQUE :

Virginie SIMAO

COMPOSITION ET IMPRESSION

IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A.
Aurillac
Couverture :
Château de Chenonceaux
Indre-et-Loire



Annuaire
2003

Annuaire des Ponts et Chaussées

des **Ponts** et
Chaussées



– ANNUAIRE 2003 –

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent un rôle éminent dans l'ensemble des services du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ils assument également des fonctions importantes dans les autres administrations et dans les organismes des secteurs public, parapublic et privé.

De même, les ingénieurs civils des Ponts et Chaussées, occupent des postes de grandes responsabilités dans tous les domaines (entreprises, bureaux d'études, ingénieurs-conseils, contrôle, organismes financiers, industrie, recherche, services...). L'annuaire est édité conjointement par les deux associations.

L'ANNUAIRE 2003 EST DISPONIBLE PLUS DE 3 000 MODIFICATIONS

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

BON DE COMMANDE

DESTINATAIRE

AIPC

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

EXPEDITEUR

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

Prix : 167,22 €

TVA (19,6 %) 32,78 €

Total : 200,00 €

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

Date Signature



Bruno ANGLES

IPC 89

Président de l'AIPC

Mes chers camarades,

En ce début d'année, voici venu le temps d'un premier bilan et d'une nouvelle impulsion.

Comme vous le savez, j'avais proposé lors de mon discours programme prononcé à l'occasion de mon élection à la présidence en juin 2003, quatre chantiers prioritaires :

- Décentralisation
- Réforme de l'Etat
- Mode de fonctionnement de l'AIPC
- Mode de gestion des IPC

Grâce à notre fonctionnement en équipe, nous avons pu progresser sur ces différents fronts :

- Pierre Pommellet, Pierre Lahoche et Jean-Pierre Dufay ont mis en place une démarche pour les exécutifs locaux similaire à celle que nous connaissons pour les cabinets ministériels.
- Marc Spielrein a animé un groupe de travail qui a permis de dégager des propositions validées par le bureau et le comité sur la réforme de l'Etat, dont certaines se sont retrouvées dans la communication en Conseil des Ministres d'octobre dernier.
- Hervé Lainé, Florence Darmon et Grégoire Gentil ont largement contribué à permettre la modernisation de notre site Internet.
- Yves Cousquer, François-Daniel Migeon et Nicolas Gaudemet ont défendu avec talent notre position d'un Corps des Ponts au service de la Nation dans le groupe de travail sur la gestion du Corps que le Ministre a mis en place suite à notre suggestion.

Au-delà, de nombreux contacts institutionnels ont eu lieu, à l'Elysée, à Matignon et dans plusieurs ministères.

L'Assemblée générale extraordinaire de novembre dernier a permis l'accueil de nos camarades issus de la Météo, de l'IGN et de l'Aviation Civile au sein de l'AIPC et a été l'occasion de deux débats de fond avec de nombreux intervenants extérieurs.

Sous l'impulsion de Jacques Gounon, la communauté des Ingénieurs des Ponts dans l'entreprise a jeté les bases d'un nouvel élan.

En 2004, nous poursuivrons avec détermination dans cette voie. Notre aspiration est de redonner au Corps des Ponts et Chaussées toute la place qui lui revient, au service de la Nation tout entière.

Il appartient à chacun d'entre nous d'apporter sa pierre à cette ambition collective. ■



Cher ami(e) des Ponts

La grande famille des ponts ne s'était pas réunie dans son ensemble depuis 1997. A l'occasion du **Gala de Prestige** organisé à l'école le 20 mars, nous vous offrons l'opportunité de reformer vos promotions, de rencontrer l'administration et les élèves d'aujourd'hui, au cours d'une après midi et d'une soirée consacrés au thème :

« Ponts entre les cultures ».

Les élèves vous proposeront des animations culturelles : après une pièce de théâtre et un spectacle d'improvisation, des élèves des ponts et des mannequins professionnelles défileront pour présenter les créations de haute couture du styliste Jean-Paul BENIELLI, récent vainqueur du concours des jeunes créateurs. Les élèves vous attendent le **samedi 20 mars 2004...**

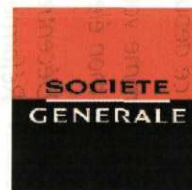


Pour plus d'informations, consultez notre site Internet : www.gala.fr.st, ou n'hésitez pas à contacter l'Association du Gala des Ponts et Chaussées : AGPC@clubinfo.enpc.fr

PROGRAMME

- 16h30 – 19h00** **Accueil :**
Stand Déveloponts
Expositions de dessins et photos
Stands internationaux
Conférences historiques
Visites de laboratoires
- 19h30 - 20h30** **Pièce de théâtre**
Spectacle d'improvisation
- 21h00 - 22h00** **Mot d'accueil du directeur**
Concert de Jazz
Buffet salé
- 22h00 - 22h30** **Défilé de haute couture**
- 22h30 - 23h00** **Buffet sucré**
- 23h00 - 4h00** **Soirée dansante "discothèque"**
Salle Rock
Salon VIP

NOS PARTENAIRES :



Le département d'Indre-et-Loire, terre d'équilibre, de tradition et d'avenir

Le département d'Indre-et-Loire et l'agglomération de Tours se caractérisent à la fois par un équilibre géographique économique et sociologique, et par une situation privilégiée sur les grands axes de développement de l'arc atlantique et du bassin parisien. C'est une terre de tradition disposant d'un patrimoine culturel riche, d'un terroir connu et renommé, ouvert au tourisme tout en protégeant son environnement.

Ses principaux atouts d'avenir relèvent d'un harmonieux développement de son activité économique dans une région bien desservie par des moyens modernes de communication, conjugué à des atouts patrimoniaux culturels et touristiques, offrant une réelle qualité de vie.



Jacques CROMBE
ICPC 88

Directeur Départemental de l'Équipement
d'Indre-et-Loire

L'Indre-et-Loire, département le plus à l'ouest de la région Centre, allie les atouts de l'équilibre de toute centralité et le dynamisme que l'on trouve sur les grands axes de déplacements et à leur carrefour. Dans son passé il a su amadouer et respecter son fleuve royal, la Loire, redoutable mais qui nous ouvre aujourd'hui de nouvelles facettes d'avenir.

L'équilibre et l'ancrage européen

Si on examine avec attention la situation géographique et les indicateurs économiques et sociaux du département d'Indre-et-Loire et de sa principale agglomération de "Tours", on s'aperçoit que le département se classe au début du deuxième tiers des départements français. Il se situe par ailleurs à l'articulation de trois grands espaces dynamiques que sont le "Grand Ouest", le "Bassin Parisien" et le "Centre de la France".

Ces espaces s'identifient tout aussi clairement sur la carte européenne dans le grand arc atlantique dont les effets se font sentir du nord de l'Europe à partir des Pays-Bas et de la Belgique jusqu'au sud vers l'Espagne et le Portugal.



C'est ainsi qu'avec 570 000 habitants dont les deux tiers sont localisés dans l'aire urbaine de Tours située au centre du département, la densité de population de 90 habitants au km² est proche de la moyenne nationale tout comme les indicateurs qui caractérisent la composition de la population.

L'agriculture présente aussi un réel équilibre des productions qui se répartissent entre les céréales, les oléagineux, le vignoble et l'arboriculture. Elle englobe 58 % du territoire départemental alors que la forêt couvre 26 % des espaces.

Son industrie qui fait une large place aux petites et moyennes entreprises puisque deux tiers d'entre elles comprennent moins de 10 salariés, est variée et s'équilibre entre l'électronique, la santé, la transformation des métaux et du caoutchouc, le papier, l'imprimerie et la construction automobile.

Son dynamisme s'exerce particulièrement dans le domaine des services qui comprend 85 000 salariés et qui concerne 28 % des capacités hôtelières de la Région Centre, alors que le tourisme regroupe 9 000 emplois.

Le commerce extérieur est essentiellement tourné vers les pays de l'Union européenne et notamment vers l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, le Royaume-Uni et l'Italie.

C'est enfin autour de l'axe ligérien, lieu de confluences en Indre-et-Loire que se répartissent harmonieusement plusieurs territoires homogènes que sont le Val de Loire, le nord-ouest et le nord est Tourangeau, le Chinonais et le Lochois.

Ainsi le promeneur a très vite le sentiment de la pondération, de la variété et de l'harmonie lorsqu'il visite les villes et traverse les campagnes de l'Indre-et-Loire, ce qui contribue à faire émerger les sentiments de sérénité et d'équilibre qui qualifient ce territoire privilégié.

La tradition et le terroir

L'Indre-et-Loire a été de tout temps un territoire d'étapes de par sa situation au carrefour de l'axe ligérien et des voies de communication reliant aussi bien le nord et le sud de l'Europe que l'ouest atlantique et l'est. Beaucoup s'y sont arrêtés et installés pour la qualité de la vie et la facilité des communications qu'ils y ont trouvée, et ont respecté ce territoire fortement irrigué par un fleuve, la Loire et quatre grandes rivières que sont le Cher, l'Indre, la Vienne et la Creuse.

Les rois de France et leurs suites se sont installés dans ces sites remarquables et nous ont laissé des bijoux tels que les châteaux de Chenonceaux, d'Azay-le Rideau, d'Amboise et de Loches qui attirent deux millions de visiteurs par an, et bien d'autres demeures aujourd'hui restaurées entretenues et visitables.

De grands écrivains tels que Rabelais, Ronsard et Balzac ont célébré avec talent le terroir tourangeau, qui est par ailleurs renommé pour les productions de la vigne tant à Chinon et Bourgueil qu'à Vouvray ou Montlouis, et pour ses fameux fromages de chèvres de Sainte-Maure-de-Touraine.



Crédit photo : COPIROUTE

Mais c'est autour de son fleuve royal la Loire, dernier fleuve sauvage d'Europe que la tradition et le terroir sont les plus présents. Ces territoires sont aujourd'hui protégés et mis en valeur par la prise en compte de la biodiversité dans le cadre de la constitution du réseau écologique européen "Natura 2000".

Le parc naturel régional "Loire-Anjou-Touraine" créé en 1996 regroupant 136 communes dont 66 sont en Indre-et-Loire, constitue un site privilégié où s'applique une réelle politique conciliant le développement économique et la valorisation du patrimoine naturel particulièrement riche et diversifié.

Enfin la gestion du fleuve récemment classé patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, et des autres rivières, poursuit ce même objectif avec le souci de protéger les personnes et les biens des grandes inondations telles que celles connues au 19^e siècle. Ceci a débouché sur deux types d'actions de développement durable des territoires que sont les plans de prévention des

risques "inondations" visant à maîtriser l'urbanisation et les chartes de développement durables adoptées par les communes concernées.

C'est dans ces territoires exceptionnels que le "Jardin de la France" contribue à se développer harmonieusement.

Les opportunités pour l'avenir

Le département d'Indre-et-Loire dispose d'atouts importants pour conforter sa position de terre attractive tant à l'échelle nationale qu'europpéenne, en raison de la qualité de son territoire et de la vie qui s'y exerce, de la qualification de ses hommes et des moyens modernes de communication qui s'y développent.

C'est probablement en articulant avec talent les politiques culturelles et patrimoniales avec celles relevant des domaines économiques dans le respect de son environnement, qu'il attirera des lieux d'emplois qualifiés et de nouveaux habitants soucieux de qualité de la vie tant personnelle que professionnelle.

Les lieux, sites et terroirs prestigieux sont mis en valeur tant par les organisations professionnelles que par les collectivités territoriales à travers les actions à caractères touristique et culturel. Ils s'articulent par une politique adaptée d'aménagement du territoire autour des deux grands réseaux modernes de communication qui s'achèveront dans un avenir proche que sont les autoroutes et le TGV constituant certainement les grandes chances de demain.

En effet l'autoroute A 28 reliera Tours au Mans en 2006 et au réseau du nord de l'Europe et l'autoroute A 85 assurera une liaison complète entre Nantes et le réseau est national.

Ces infrastructures formeront ainsi à Tours avec l'autoroute A 10, une étoile autoroutière de grande qualité. Par ailleurs, la poursuite de la réalisation du réseau ferré à grande vitesse vers Bordeaux et l'Espagne situera Tours dans un corridor de déplacement d'un nouveau type, donnant de nouvelles ouvertures vers l'Europe.

Dans ce contexte tous les territoires du département seront reliés à moins d'un quart d'heure d'un échangeur autoroutier et l'étoile ferroviaire de Tours existante permettra de développer complètement le concept du "jardin de la France" disposant d'un terrain reconnu, d'un patrimoine renommé et d'un bassin d'emploi qualifié comprenant aujourd'hui 10 universités de formation et de recherche, deux écoles d'ingénieurs, 187 laboratoires, 900 chercheurs, 26 000 étudiants, un centre hospitalier régional universitaire de 3 400 emplois.

De l'articulation de ces politiques et des conditions d'accueil des emplois dans des zones d'activités de grande qualité, et des familles dans la diversité et le respect de l'environnement et des paysages, dépendent la vitalité et le dynamisme de cette terre déjà renommée disposant de tous les atouts pour s'inscrire dans l'avenir et la modernité. ■

Les recettes tourangelles du développement durable

Le développement durable est une notion quelque peu abstraite. Les habitants de la Touraine (et leurs voisins riverains du fleuve royal) nous prouvent qu'on peut illustrer concrètement un principe auquel on adhère assez naturellement.

Nous allons le démontrer à travers trois exemples : la réussite de l'inscription du Val-de-Loire au patrimoine mondial, le projet Loire à vélo, et le nouvel attrait des châteaux-jardins.



Eric CAMBON de LAVALETTE

ICPC 93

DDE Adjoint d'Indre-et-Loire

L'Indre-et-Loire est un département où il fait bon vivre, les souvenirs de François Rabelais et de plusieurs rois et reines de France étant encore présents. Avec les départements voisins de l'axe ligérien, les habitants de la Touraine ont montré qu'on peut intégrer efficacement art de vivre et développement durable.

Ce vaste concept intègre dans une même réflexion l'ensemble des enjeux environnementaux, de développement économique local et d'aspiration des populations à un meilleur cadre de vie. Il a émergé de travaux de l'ONU et la loi du 2 février 1995 sur la protection de l'environnement l'a introduit dans le droit positif national : "l'objectif de développement durable vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs".

L'application concrète est moins aisée ! Il semble que, sur les bords de Loire, on peut donner quelques exemples réussis d'actions et de démarches qui concourent à la mise en œuvre du concept.

Le Val de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO ; les opportunités d'un label international

L'organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture encourage l'identification, la protection et la préservation du patrimoine culturel considéré comme ayant une valeur exceptionnelle pour l'humanité, en vertu d'un traité

international de 1972. Dans ses critères, elle prend en compte tant le patrimoine naturel que le patrimoine culturel. Ce dernier concerne les monuments, ensembles de constructions et sites, avec des valeurs historiques, esthétiques, archéologiques, scientifiques, ethnologiques ou anthropologiques.

Actuellement, 529 sites dans le monde sont inscrits au titre du patrimoine. Depuis 1992, l'Unesco reconnaît dans cette catégorie une nouvelle classification dite des "paysages culturels" ; c'est à ce titre qu'a été récemment inscrit, en l'an 2000, le Val de Loire.

Ce site démontre comment l'homme, au fil des temps, a su prendre sa place le long du fleuve. Il en a aménagé l'espace pour son agrément, comme moyen de transport, pour la production d'énergie et s'est organisé pour se protéger des excès du fleuve. Le paysage et ses nombreux monuments culturels illustrent, à un degré exceptionnel, les idéaux de la Renaissance et du siècle des Lumières sur la pensée et la création de l'Europe occidentale.



La Loire, dernier grand fleuve sauvage d'Europe.

Le territoire retenu est extrêmement vaste, entre Sully-sur-Loire dans le Loiret et Chalonnes-sur-Loire, en Maine-et-Loire. Tours et l'Indre-et-Loire sont à mi-chemin et c'est d'ailleurs dans la capitale tourangelles qu'a été installée la mission Val de Loire-Patrimoine mondial, interlocuteur unique pour la coordination des actions permettant de valoriser l'inscription de l'UNESCO. Ce territoire s'étend sur 280 km et recoupe 160 communes

Crédit photo : N. JOULIN - DDE 37

sur 4 départements. La largeur, de part et d'autre de la Loire, s'appuie sur les coteaux, partout où cela est possible, en intégrant le cœur historique des grandes villes, avec des excroissances pour inclure des zones qui font partie intégrante du paysage ligérien : la confluence et le cours de l'Indre jusqu'à Azay-le-Rideau et son fameux château, le domaine de Chambord, la confluence de la Vienne et le pays de Rabelais jusqu'à Chinon, le site de l'abbaye de Fontevrault.

C'est l'aboutissement d'une démarche de long terme fédérant les services de l'Etat et les élus locaux. En 1968, un schéma dit "de la Métropole-Jardin", définissait un vaste projet de lutte contre les inondations et pour le soutien des étiages. Quelque part un peu héritier de ce travail, le Plan Loire Grandeur Nature, qui fait l'objet d'un autre article de ce numéro, contractualise des actions, plus dans l'esprit du développement durable avec :

- La sécurité des populations (plan de prévention des risques inondations, renforcements des levées de Loire...).
- La satisfaction des besoins quantitatifs et qualitatifs en eau (soutiens d'étiage...).
- La préservation du milieu naturel et la restauration de sa diversité écologique (reconstitution de milieux naturels ; actions en faveur des poissons migrateurs...).

Ces démarches ont pesé favorablement dans l'obtention de l'inscription UNESCO.

Qu'attend-on des effets de cette reconnaissance internationale ?

Celle-ci n'entraîne pas de contraintes nouvelles et n'induit pas de financements particuliers. Elle fournit un label qui sera d'autant plus valorisé que les acteurs locaux sauront se mobiliser pour l'illustrer et le faire vivre (à titre d'exemple, le Conseil général fédère depuis deux ans des collectivités locales riveraines et des associations sur des temps forts d'animation, appelé "Jours de Loire", pour redécouvrir le fleuve et son environnement, sous des aspects culturels et ludiques). Ce "coup de projecteur" doit, de toutes manières, avoir un effet positif sur le développement économique des territoires concernés, notamment via le tourisme, en respectant les paysages et le patrimoine.

La Loire à vélo ; une "circulation douce" pour découvrir les paysages ligériens

Comment découvrir, dans les meilleures conditions possibles et dans le cadre d'une "circulation douce", les paysages de Loire ?

Le projet "Loire à vélo" apporte une réponse intéressante. Impulsé par les Régions Centre et Pays de la Loire, il doit permettre de créer, à l'horizon 2006, un itinéraire cyclable touristique sécurisé de 800 km pour découvrir le patrimoine ligérien. (Il fait partie du volet "mise en valeur du patrimoine ligérien du Plan Loire Grandeur Nature").

Ce mode constitue une alternative à la voiture, susceptible de diversifier l'offre de loisirs et de dynamiser l'économie locale.

L'étude exploratoire a été menée en 1995, et s'est inspirée de l'exemple du "Danube à vélo" (il est à noter que dix ans après la mise en service de ce dernier projet, la fréquentation touristique générée par le vélo était estimée à 110 000 tou-

ristes par saison, créant un chiffre d'affaires annuel de près de 44 millions d'euros). L'étude de faisabilité a été lancée en 1999.

A l'échelle départementale, les maîtrises d'ouvrage d'aménagement des voies cyclables sont assurées principalement par les conseils généraux et ponctuellement par les agglomérations.

En Indre-et-Loire, le département doit ainsi réaliser près du quart de l'ensemble du linéaire prévu, une trentaine de kilomètres étaient par ailleurs à mettre en œuvre par la communauté d'agglomération de Tours ("Tours Plus").

Il s'agit de développer l'accès à la Loire, par le développement d'un tourisme vert et le Conseil général d'Indre-et-Loire étudie une articulation entre toutes les activités touristiques, notamment l'hébergement, la restauration, la batellerie et les activités équestres et pédestres. En accord avec le comité départemental du tourisme, il vient d'engager, avec les professionnels concernés, une réflexion sur les conditions d'accueil et de valorisation du projet Loire à Vélo avec quatre thématiques :

- Les transports.
- La structure de l'offre.
- L'hébergement et la restauration.
- La promotion ; la communication et la commercialisation.

Dans le département, les opérations avancent à bon rythme. A l'été 2004, les portions d'itinéraires entre Tours et Candes-Saint-Martin (Confluence de la Loire et de la Vienne, à l'Ouest du département) devraient être accessibles. Le reste des voies cyclables doit être réalisé d'ici 2006.

A terme, un nouveau réseau cyclable reliant des gares SNCF, pour l'accessibilité, et des sites prestigieux, pour le plaisir du touriste, sera ainsi au service des amateurs de la "petite reine".

Il offrira des vues superbes sur les bords de Loire, ses milieux naturels encore souvent sauvages et ses châteaux mondialement célèbres, tels Amboise et Langeais, des embranchements le long des affluents permettant également de découvrir des sites comme Chinon, Villandry, Azay-le-Rideau et Chenonceaux.

De par son ampleur, le projet Loire à Vélo constitue l'un des plus beaux projets "vélo" non seulement à l'échelle française, mais également à l'échelle européenne.

Les châteaux de la Loire, "côté jardins"



Les jardins du château de Villandry.

Lorsqu'on évoque la vallée de la Loire en général et la Touraine en particulier, on ne peut échapper à l'évocation obligée des châteaux de la Loire.

Le risque, pour un tel patrimoine multiséculaire, est de vivre uniquement sur sa réputation (souvent internationale) et d'en rester au stade du "musée de pierre". En d'autres termes, comment peut-on renouveler l'attractivité de monuments, architecturalement superbes, mais dont le caractère "vivant" est difficile à maintenir, quels qu'en soient les propriétaires, publics ou privés.

Le regain d'intérêt du public pour les jardins et les plantes a donné quelques idées à certains.

Citons d'abord, en Touraine, le château de Villandry, propriété privée d'une même famille depuis plus d'un siècle. Son jardin a fait l'objet d'une création contemporaine inspirée de ceux du XVI^e et XVIII^e siècles, principalement autour de potagers d'ornement.

Trois niveaux de jardin y sont arrosés ingénieusement par un ruisseau aménagé :

- Le niveau le plus élevé comprend un bassin-réservoir.
- Le niveau intermédiaire comprend des compositions de buis et de fleurs.
- Au niveau des communs, on peut découvrir le plus original des trois jardins, le potager d'ornement, jeu de matières, de couleurs et de formes géométriques, qui s'étend sur plus d'un hectare.

Autre exemple, cette fois d'une propriété publique, le prieuré Saint-Cosme. Cet ensemble de bâtiments, aux portes de Tours, appartient au Conseil général. Le grand poète Pierre de Ronsard y a vécu ses derniers jours. L'association avec la rose était donc facile à imaginer et les jardins se parent de diverses variétés de cette fleur, attirant de très nombreux promeneurs ; des ventes y sont par ailleurs régulièrement organisées.

Ces réalisations, qui redonnent une nouvelle jeunesse à nos vieux châteaux, sont un excellent moyen d'attirer de nouveaux publics et donc, de trouver de nouvelles ressources pour garantir leur entretien, toujours problématique, tout en contribuant à l'offre de loisirs. ■

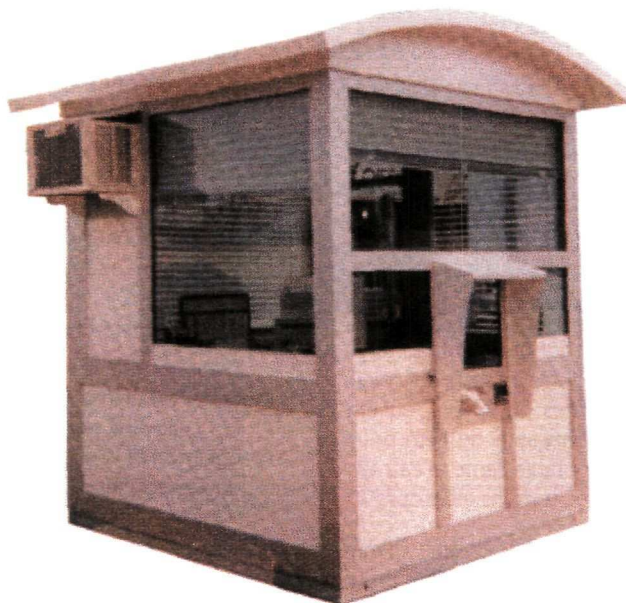
Des solutions sur mesure

Armoire
Aluminium

Mobilier
Urbain

Kiosque

Découpe
Laser



HISTORIQUE DES ÉTABLISSEMENTS CHOTTIN

Créés en Janvier 1949,
les Ets CHOTTIN S.A. se sont spécialisés
depuis 1977 dans la conception et la fabrication
de cabines téléphoniques pour France Télécom,
ainsi que dans des produits dérivés.



CONTACT :

Monsieur CHOTTIN Olivier
59, rue du Docteur Bretonneau
37150 CHENONCEAUX
Tél. : 02 47 23 84 84
Fax : 02 47 23 80 42

Les inondations en Indre-et-Loire

L'Indre-et-Loire, pays de confluence de quatre rivières et du plus long fleuve français, est un territoire d'inondation. Si son histoire a été marquée par des crues catastrophiques la mémoire et la conscience du risque se sont peu à peu estompées. L'Etat, au travers du Plan Loire Grandeur Nature, a mis en place une politique cohérente, globale et partenariale comportant un important volet "protection des populations". Si les progrès sont importants, un travail considérable doit encore être mené.



Christophe SAINTILLAN

IPC 98

1999-2003 : Responsable du service eau et grandes infrastructures à la DDE d'Indre-et-Loire

Le pays des cinq rivières

Le château de Chenonceaux est tout à fait symbolique du département de l'Indre-et-Loire : un patrimoine remarquable placé en pleine zone inondable.



Crédit photo : N. JOULIN - DDE 37

Les millions de visiteurs qui viennent admirer le monument aux beaux jours, lorsque le soleil se reflète dans les eaux dorées du Cher, peuvent-ils imaginer que la rivière scintillante de l'été peut se transformer en une redoutable lame d'eau et de boue qui recouvre tous les terrains alentours ?

Et pourtant l'Indre-et-Loire est un des départements français où la problématique des inondations est la plus prégnante. L'Indre, le Cher, la Creuse et la Vienne viennent s'y jeter dans la Loire et contribuent au risque de voir un jour les habitants quitter précipitamment leur maison pour fuir la catastrophe : plus de 150 000 personnes habitent en zone inondable, plus d'un tourangeau sur quatre ! Mais combien le savent ou en ont pleinement conscience ? Fort peu malheureusement.

De la conscience du risque

L'homme est "oublieux" : les témoins des grandes crues du XIX^e siècle n'auraient sans doute pas imaginé que quelques décennies puissent faire effacer des mémoires le drame qui par trois fois s'est joué sur le sol Tourangeaux. En 1846, 1856 et 1866 la Loire a montré qu'elle était le dernier grand fleuve sauvage d'Europe. Ses eaux ont débordé les levées et provoqué désolation et misère. Les digues que l'on croyait protectrices se sont révélées fragiles. A Tours, le canal entre la Loire et le Cher a introduit l'inondation dans le cœur même de la ville : lorsque la brèche s'est produite, les deux maisons les plus proches ont été pulvérisées par la lame d'eau qui déferlait. 30 000 personnes habitaient alors dans cette vaste zone. Elles se sont retrouvées dans les eaux.

On dit que Tours est une île entre le Cher et la Loire. Lors des grandes inondations du XIX^e siècle rien n'était plus faux : c'était une vaste étendue d'eau de 120 km² d'où émergeaient quelques habitations. Sur la place de l'Hôtel de Ville, l'eau montait plus haute que taille. Le jardin des prébendes était noyé jusqu'au premier étage. Depuis Montlouis jusqu'au Maine-et-Loire la zone de confluence des cinq rivières n'était plus que désolation.

Cet événement qui provoqua des morts n'est pas resté gravé dans les esprits des Tourangeaux d'aujourd'hui. Pourtant, les crues torrentielles dans le sud-est nous rappelaient que ce risque naturel ne peut être maîtrisé et qu'il pouvait encore tuer. Mais rien n'y fait tant que l'on n'est pas confronté à la force des éléments.

Dans la nuit du 1^{er} mai 2001 des orages importants s'abattent sur la vallée de la Loire. A Tours, le boulevard périphérique est noyé sous plusieurs décimètres d'eau. Sur le plateau les précipitations dépassent les 80 millimètres au mètre carré en quelques heures, plus que la moyenne mensuelle dans la région. Cependant, le temps devient plus clément et le soleil revient même quelques jours après. Mais les rivières d'Indre-et-Loire sont plus ou moins lentes à réagir : la Vienne déborde deux jours après dans le département et les pluies qui tombent en amont provoquent de brusques remontées qui font craindre une inondation dans le centre-ville de Chinon. Puis l'Indre à son tour se déchaîne. Des paquets d'eau d'une cinquantaine de centimètres descendent la vallée jusqu'à la Loire coupant quelques routes secondaires.



Inondation du Cher.

Le Cher alors plus lent menace. Il n'existe entre Tours et Vierzon plus qu'un seul passage qui risque à son tour d'être submergé. Tours va commencer à craindre

le retour des menaces qu'il n'a plus connu depuis 1907. La plaine en amont de la métropole est recouverte sous les eaux. Et pourtant le soleil brille... L'épisode restera sans doute pour quelques années dans les mémoires mais les conséquences demeureront modérées : dans le local de crise les appels sont nombreux d'autant que les antennes locales de télévision trouvent un écho national. Les particuliers aussi s'inquiètent. Un habitant de Savonnières nous dit qu'il entend des bruits préoccupants dans sa salles-de-bains : il habite au lieu-dit la Bonde, derrière la digue ; sa maison a été construite à côté de la fosse d'une brèche du XIX^e siècle et l'inondation commence à remonter par la nappe d'accompagnement de la rivière.

Deux ans plus tard, pour sensibiliser les habitants à cette problématique, nous organisons un colloque sur les inondations. Pour frapper les esprits, nous mettons en place des bandeaux bleus sur les arbres de Tours à la hauteur de la crue de 1956. Place Loiseau d'Entraigues, il faut monter sur une échelle pour atteindre les 3,5 mètres. Les passants amusés regardent la mise en place mais certains incrédules nous disent avec virulence qu'une telle hauteur n'est pas possible. L'homme, décidément, est oublieux.



Pose des bandeaux bleus.

Crédit photo : N. JOUJIN - DDE 37

Lorsque la protection ne suffit pas

Comme de nombreuses vallées, le lit majeur de la Loire présentait un intérêt évident pour l'agriculture, mais les inondations répétées rendaient trop incertaines les récoltes. Aussi, depuis Louis XI les hommes ont-ils tenté de mettre le val hors d'eau. Depuis les tertres insubmersibles ils ont bâti des turcies et des levées. Progressivement les digues vont s'étendre de part et d'autre du fleuve le privant de précieuses zones d'expansion des crues. L'eau n'étant plus accumulée à l'amont elle se concentrait dans un espace de plus en plus limité et les crues devinrent plus hautes. Régulièrement, les levées étaient submergées de quelques centimètres. Et l'homme venait les rehausser.

Au XIX^e siècle les digues étaient pratiquement aussi étendues qu'aujourd'hui et la vallée large en certains endroits de plusieurs kilomètres n'offrait que quelques centaines de mètres au fleuve sauvage. Cela n'a pas suffi lorsque les fortes précipitations du printemps ont accumulé l'eau sur tout le bassin versant. En mai et en juin les orages cévenols remontent de la Méditerranée et se heurtant aux contreforts du Massif Central. Et en 1856, les orages ont pénétré brutalement sur le haut bassin de la Loire. Les précipitations brutales ont provoqué la crue du siècle : plus de 8 500 m³ chaque seconde. Les levées n'ont pas pu résister à la pression et elles ont cédé en plus de cent points.

L'analyse de la catastrophe a rappelé, s'il en était besoin, qu'aucun système de protection ne permet de se protéger contre les crues exceptionnelles. L'ingénieur Comoy a ainsi décidé la mise en place de déversoirs : puisqu'il n'est pas possible de contenir la crue exceptionnelle dans un couloir trop étroit, autant lui offrir un champ d'expansion avec des déversoirs qui font progressivement rentrer l'eau dans un val endigué. Cela évite la brutalité de l'inondation par une brèche et permet de mieux gérer le val en permettant son évacuation. Une brèche peut provoquer le remplissage du val en une journée. Comment dans ces conditions évacuer en seulement quelques heures les populations qui se trouveraient prisonnières ? Aujourd'hui, les levées sont surveillées et pour celles qui protègent les enjeux les plus forts, renforcées. Toutefois, la politique de l'Etat dans le cadre du Plan Loire intègre le fait qu'il n'est pas possible de se protéger contre toutes les crues. Deux déversoirs sont présents dans le département au bec du Cher (la confluence avec la Loire) pour permettre d'écrêter les crues exceptionnelles.

De la nécessité de l'entretien

Un autre danger menace aujourd'hui les Tourangeaux. Alors que le fleuve a été pendant des siècles navigué reliant les pôles de la Loire moyenne, seuls quelques bateaux de plaisance traversent ponctuellement la Loire. L'abandon de la navigation ainsi qu'une nouvelle orientation de l'agriculture a conduit à ne plus entretenir à partir des années 1970 la rivière. En outre, les besoins de granulats se sont faits croissants et le fleuve offrait des ressources considérables. Des carrières se sont installées dans le lit mineur de la Loire et y ont prélevé des millions de mètres cubes de sable.

En quelques années, le lit de la Loire s'est enfoncé de deux mètres. Mais l'enfoncement du lit de la Loire s'est fait principalement dans le chenal principal, celui créé par l'homme pour la navigation. Le reste du lit s'est moins enfoncé. Les bras secondaires peu à peu se sont retrouvés hors d'eau. Les crues moins importantes n'ont pas permis de mobiliser les sédiments. Le lit de la Loire peu à peu s'est fermé ; les îles et les bras secondaires se sont recouverts de végétation et la capacité d'écoulement des crues a diminué.



DDE 37

Remblai de digue à Fondettes.

Tout l'équilibre du fleuve a ainsi été modifié et le système de protection des crues n'est plus dimensionné : on estime aujourd'hui que seule une crue de période de retour de cinq cents ans serait d'un niveau supérieur aux digues qui protègent le cœur de Tours. Cette crue est beaucoup plus importante que celle, pourtant historique de 1856. Qui peut assurer que les digues pourront résister à une telle pression ?

Le Plan Loire, une réponse cohérente et intégrée

Le Plan Loire a pour ambition de concilier la protection des populations et la préservation d'un milieu naturel. Faire en sorte de réduire au maximum les dégâts qu'une crue exceptionnelle de la Loire aurait sur les 300 000 habitants de la Loire moyenne menacés par les inondations, les centaines d'entreprises, les infrastructures majeures. Mais aussi faire en sorte de conserver au dernier grand fleuve sauvage ses paysages typiques, la richesse de sa faune et de sa flore et son patrimoine exceptionnel.

Depuis 1994, l'Etat en partenariat avec les Régions Bourgogne, Auvergne, Centre et Pays de la Loire mais également avec les conseils généraux et les agglomérations a mis en place le Plan Loire Grandeur Nature. Il comporte trois volets :

- protection des populations,
- mise en valeur du patrimoine,
- préservation de la ressource en eaux.

La mise en valeur du patrimoine vise à développer les actions autour du patrimoine ligérien particulièrement riche (les châteaux de la Loire). Il comporte notamment l'important projet de Loire à vélo : inspiré des pistes cyclables qui existent le long du Danube, ce projet sous la maîtrise d'ouvrage des collectivités locales vise à développer le long de la Loire un réseau de pistes cyclables de qualité possédant des antennes vers les pôles touristiques les plus importants. Il vise également à développer les services nécessaires pour permettre d'allonger la durée de séjour des touristes visés par cet important projet.

La préservation de la ressource en eaux est tout à fait essentielle dans une région où la qualité des eaux superficielles ne permet pas toujours de l'exploiter pour la consommation humaine. Certes, une réserve importante existe dans toute la région avec la présence de la nappe du cénonanien. Toutefois, si elle est de bonne qualité, son utilisation intensive l'a déjà fait décroître. En outre, elle doit servir prioritairement à la gestion de crise lorsque les autres sources feront défaut. Les solutions de remplacement sont rares et il convient de pouvoir, dans le cadre par exemple de la directive des eaux résiduaires, retrouver une qualité des eaux superficielles de classe I. Des projets importants sur les stations d'épuration sont en cours et il reste à développer les outils de gestion comme les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux par exemple sur le Cher.

La protection des populations, une priorité du Plan Loire

Enfin, le volet sécurité des populations se concentre sur la problématique des inondations. Bien sûr on y retrouve les problématiques de protection avec l'étude et les travaux sur les levées et les déversoirs mais également la restauration et l'entretien du lit.

Depuis 1994 d'importants travaux de renforcement des levées ont été mis en œuvre : suivant la configuration des sites il pouvait s'agir d'étancher la digue côté flot par la mise en œuvre d'une couche d'argile de deux mètres d'épaisseur tout en respectant une règle dite des 8 h qui consiste à

obtenir une digue d'une largeur égale à huit fois la hauteur. Certaines levées pouvant atteindre 6 mètres de haut, on conçoit que les levées de la Loire sont des ouvrages particulièrement importants. Lorsque le renforcement côté flots n'est pas possible ou pas souhaitable, on peut renforcer la levée côté val par un épaissement en utilisant cette fois-ci des matériaux drainants pour évacuer au mieux l'eau qui s'infiltre dans le corps de la levée en période de crue. Enfin, lorsque les contraintes sont trop fortes, on utilise soit un écran étanche soit de la maçonnerie.

La restauration du lit comporte, comme on l'a vu, des techniques de dévégétalisation : sur les levées celle-ci est totale, l'objectif n'étant de ne laisser qu'une digue enherbée dont l'entretien mécanique est possible et dont la surveillance est facilitée. On crée également des chemins de service de part et d'autre pour des raisons de sécurité d'entretien et également pour lutter contre les animaux fouisseurs : un dégagement de six mètres environ de part et d'autre de la levée permet d'éviter que des blaireaux ne viennent creuser leurs galeries dans la levée en risquant de la fragiliser considérablement. Dans le lit, la restauration se fait plus douce et plus expérimentale : il faut permettre la mobilisation des sédiments par les crues, respecter la diversité des espaces, des âges et des tailles et porter une attention tout particulièrement à l'habitat ou au milieu : la végétation sur les ouvrages doit être soigneusement traitée pour éviter qu'un élagage trop violent ne se traduise par une déstabilisation de l'ouvrage. Sur des îles il faut laisser des arbres morts qui constitueront un habitat pour des insectes mais également des zones de fraie pour les poissons.

La protection des populations comporte également des actions de prévision sur les crues de la Loire et de ses principaux affluents. L'étude Loire moyenne menée entre 1994 et 1998 par l'équipe pluridisciplinaire d'assistance aux maîtres d'ouvrage du Plan Loire a permis de caractériser les conséquences des grandes crues telles que nous les rencontrerons probablement et malheureusement prochainement. Elle a mis en évidence la nécessité d'anticiper autant que faire se peut les caprices du fleuve royal.

Mais le Plan Loire tire aussi les enseignements des limites des mesures de protections : quelles que soient les actions, certains vals seront en toute hypothèse inondés. Autant limiter les conséquences d'une telle catastrophe. Tout d'abord en évitant que l'urbanisation poursuive son développement en zone inondable : l'Etat a ainsi mis en œuvre les plans de prévention des risques inondations (PPR) servitudes des plans locaux d'urbanisme. Mais il faut également préparer la gestion de crise avec le plan spécialisé inondation pour l'Etat et les plans de gestion pour les communes. Enfin, il faut rappeler sans cesse aux populations et aux entreprises situées en zone inondable les risques qu'ils encourent et les préparer aux mesures qui devront être prises.

Un travail considérable

Une crue exceptionnelle de la Loire provoquerait plus de 6 milliards d'euros de dégâts en Loire moyenne (entre Nevers et Angers). Elle couperait tous les axes nord-sud depuis la Nièvre

jusqu'à la Loire atlantique. Elle ruinerait des régions entières détruisant des infrastructures et fragilisant un tissu économique de plus en plus interdépendant.

Le Plan Loire aura bientôt dix ans. Les colloques organisés sur les inondations et les enseignements de l'étude Loire moyenne ainsi que toutes les actions de communication parviennent tout juste à sensibiliser les populations. Les mesures de renforcement ont permis de réaliser un travail important mais on se heurte désormais à de nouvelles problématiques comme cela des remontées de nappe et le renforcement des pieds de levées. Les Plan de Prévention des Risques dégagent progressivement un consensus sur leur utilité mais il reste encore à développer les nouveaux outils qui permettront pour les communes concernées d'explorer les voies d'un développement durable en zone inondable.

On estime que pour mettre en œuvre la première

phase de la stratégie partagée du Plan Loire il faudra investir près de 2 milliards de francs en Loire moyenne. L'acceptation de certains projets sera très délicate car il faudra sans doute un jour créer de nouveaux déversoirs alors que tous les vals endigués de la Loire sont désormais habités.

Et il faudra surtout faire comprendre un principe ancien mais difficilement acceptable : il n'appartient pas juridiquement à l'Etat de protéger les populations contre les inondations, ce qu'il ne peut pas faire techniquement. Il appartient aux riverains de se protéger en n'aggravant pas pour autrui le risque. Seul un travail commun de tous qui accepte le risque comme inéluctable permettra de réduire les conséquences d'une crue exceptionnelle. Rappelons que la dernière crue importante de la Loire moyenne a eu lieu en 1907, il y a près d'un siècle. Depuis lors nous n'avons pas eu de crue plus importante, mais pour combien d'années encore ? ■

SARL PAPERIE JOYAU

Touraine Bureautique

89, Rue du Plat d'Etain - 37000 TOURS
Tél. : 02 47 37 72 73 - Fax : 02 47 38 32 46
E-mail : tourainebureau@tiscal.fr

**CONSOMMABLES INFORMATIQUES - MULTIMEDIA - PAPERIE
TOPOGRAPHIE - D.A.O. - SUPPORT PPC ET TRACEURS**

Livraison sous 24 heures dans toute la région



Magasin ouvert tous les jours (sauf le samedi) de 8h30 à 12h30 et 13h30 à 19h



- TRAVAUX FERROVIAIRES
- EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS
- BOURRAGE MÉCANIQUE DE VOIE ET D'APPAREIL
- RENOUELEMENT DE VOIE ET D'APPAREILS DE VOIE MÉCANISÉ
- TRACTION ENTREPRISE
- REGALAGE MECANIQUE DE VOIE ET TRB-1
- STABILISATION DYNAMIQUE DE VOIE



S.A. ANGELO MECCOLI

Agréée par la S.N.C.F.

Siège social : "Le May" - BP 8 - 37270 AZAY SUR CHER
Tél. : 02 47 50 41 69

Fax : 02 47 50 48 78 et 02 47 50 49 46

Agence d'Aquitaine : en Gare SNCF - 16210 CHALAIS

Tél. : 05 45 98 44 57 - Fax : 05 45 98 44 58

Site Internet : www.meccoli.fr e-mail : info@meccoli.fr

Les grandes infrastructures routières en Indre-et-Loire d'hier et d'aujourd'hui

Le département de l'Indre-et-Loire, irrigué par la Loire et ses affluents, est situé sur l'axe Atlantique et vit depuis longtemps au rythme des transports à grande vitesse. Prochainement, un réseau autoroutier en forme d'étoile va se constituer par la réalisation de l'autoroute A28, qui rejoint Le Mans, et la poursuite de l'autoroute A85, axe transversal entre Angers, Nantes et la Bretagne et le réseau de l'est de la France.

Dans le cadre du 12^e Contrat de Plan Etat-Région Centre 2000-2006, l'Etat réalise d'importants investissements routiers pour renforcer le réseau et pour améliorer la desserte de l'agglomération de Tours. Ainsi, l'Etat et le Conseil Général, avec l'aide financière de la Région, se sont engagés dans la réalisation d'un boulevard périphérique de Tours.

Avant d'aborder ce sujet de manière plus détaillée, il est intéressant de jeter un regard sur le passé et notamment sur les tracés qui ont permis à nos ancêtres de relier les principales cités de l'époque.



Estelle STURTZER

IPC 99

Responsable du Service Eau et Grandes Infrastructures à la DDE d'Indre-et-Loire à partir de 2003

Les infrastructures d'hier...

L'organisation routière radiale à partir de Tours date de l'époque romaine. 27 ans avant Jésus-Christ, l'empereur Auguste a imposé à la ville des Turones, Tours, la dénomination de Caesarodunum. La ville est d'abord conçue comme une étape sur la route de Bretagne. Elle est progressivement reliée aux autres chefs-lieux de Touraine.

La route d'Angers

Un chemin gaulois suivait le rebord du coteau parallèle à la Loire. Les Romains l'utilisèrent un certain temps puis le doublèrent par une voie construite au pied même du coteau, sur les éboulis de pente. Alors que le chemin de crête était contraint de traverser de nombreux vallons secs par une succession de fortes déclivités et de remontées difficiles, la route d'Angers filait, presque droite et parfaitement horizontale, vers Luynes, Langeais et Ingrandes. La RN 152 actuelle suit ce tracé.

La route de Bourges

Il existait un chemin gaulois de hauteur, au sommet du coteau dominant la rive gauche du Cher, qui passait par Larçay, Véretz et Bléré. Les Romains le prolongèrent par une voie construite dans la vallée pour éviter les contraintes dues au relief accidenté et qui passait sur la rive droite du Cher par manque de largeur sur l'autre rive. La RN 76 actuelle suit ce tracé.

La route de Poitiers au Mans

Cette *via publica* était portée sur les cartes routières romaines, en particulier sur celle parvenue jusqu'à nous sous le nom de Table de Peutinger, et dont le premier état remonte au III^e siècle. La route était franchie à Port-de-Piles, gîte d'étape probable, puis elle passait à Nouâtre et au relais de Saint-Epain. La voie franchissait l'Indre à Pont-de-Ruan, autre relais, puis atteignait la Loire. Un embranchement au niveau de Ballan menait à Tours, mais les voyageurs qui continuaient vers Le Mans franchissaient le gué de La Guignière, sur la commune de Fondettes (face à l'Ecole Normale et non près du pont de la Motte où le boulevard périphérique de Tours franchit la Loire). La route passait à Saint-Roch où, à l'entrée du bourg, des tronçons en sont encore visibles, et ce pendant près de 6 kilomètres, jusqu'au carrefour des Cinq-Croix, à Semblançay. Après Le Serrain et Sonzay, le voyageur parvenait à Brèches, sur la limite nord de la *civitas turonum*. La liaison entre Poitiers et Le Mans est aujourd'hui assurée par la RN 10 ou l'A 10 au sud de Tours et par la RN 138 au nord.

L'organisation routière radiale, telle qu'elle apparaît sur la carte de Peutinger, a perduré jusqu'à

nos jours. Tours est le point de convergence de liaisons autoroutières (A 10, A 85) et routières de première importance (RN 10, RN 152, RN 76, RN 143, RN 76, RN 138).

...et d'aujourd'hui

Les plus importants investissements routiers de l'État dans le département sont la réalisation du boulevard périphérique de Tours, actuellement le tronçon compris entre la RN 10 et la RN 143, la finition de la section non concédée de l'autoroute A 85 entre Langeais est et Tours, ainsi que l'aménagement de la RN 143 entre Tours et Cormery.

Le boulevard périphérique de Tours

L'État et le Conseil général, avec l'aide financière de la Région, se sont engagés dans la réalisation d'un boulevard périphérique de Tours. Au cours des années 90, plusieurs sections ont été construites depuis le pont de la Motte sur la Loire et le raccordement avec la RN 152 jusqu'à la RN 10 au sud de Tours.

La prochaine étape est la réalisation par l'État du tronçon compris entre la RN 10 et la RN 143 qui prolonge par l'est la portion existante. Cette nouvelle infrastructure présente la particularité d'être étroitement jumelée avec la ligne TGV Atlantique sur 2 100 mètres. Les plates-formes routières et ferroviaires, situées côte à côte, seront séparées par une glissière géante en béton armé de 1,5 mètre de haut surmontée par un écran antireversement de 2 mètres.



Crédit photo : N. JOULIN - DDE 37

BP (section RN 10, RN 143) travaux de déblaiement joutant la ligne TGV.

Comme la route sera située 8 mètres sous le terrain naturel, près de 400 000 m³ de matériau doivent être extraits. Les travaux de terrassement, d'assainissement et de chaussées ont débuté à l'été 2003 et s'achèveront fin 2004.

Cette section est située près de zones urbanisées : à l'ouest, les habitations du hameau du Saint Laurent se trouvent à 150 mètres de distance de la future chaussée et, à l'est, quelques maisons du quartier des Barilliers sont à une centaine de mètres de la voie. En conséquence, d'importantes mesures de protection phonique sont prévues. La plus importante est l'inscription de l'infrastructure en déblai profond. Pour la partie ouest, la plus proche du terrain naturel, des merlons de terre de 4 mètres de haut seront mis en place à proximité immédiate de la chaussée.

L'autoroute A 85 entre Langeais est et Tours

L'autoroute A 85 est un maillon central de la liaison entre la façade atlantique et le couloir rhodanien.

La section non concédée de l'autoroute, longue de 18 kilomètres, située entre Langeais est et Tours, a été construite en plusieurs étapes. La mise en service en 2002 de 7 kilomètres entre Joué-lès-Tours et Druye a permis de créer une nouvelle entrée à l'ouest de l'agglomération de Tours et d'améliorer la liaison entre Tours et Chinon.

Les 11 kilomètres restants, entre Druye et Cinq-Mars-la-Pile, ont été mis en service en 2003 pour assurer la continuité de la liaison entre Langeais et Tours. Toutefois, pour que cette nouvelle infrastructure joue pleinement son rôle de desserte locale, il est indispensable d'achever l'échangeur complexe de Druye. Sa mise en service est programmée pour début 2004.

Les travaux de grande masse sur la section non concédée sont aujourd'hui terminés. Il ne reste à réaliser que des travaux de finition classiques, l'équipement des bassins de rétention et la remise en état de voiries communales dégradées par les engins de chantier.

Toutefois, tant que la section concédée de l'autoroute n'est pas construite au nord-ouest de Langeais, la continuité de la liaison Tours-Angers est toujours assurée par la RN 152. Cette route nationale traverse Langeais. En raison de l'importance du trafic constaté en centre-ville et des incidents fréquents signalés au droit du passage à niveau 196, il a été décidé d'inclure le déplacement de ce passage à niveau dans l'opération globale A 85. Les travaux devraient commencer en 2004 et aboutir en 2005.



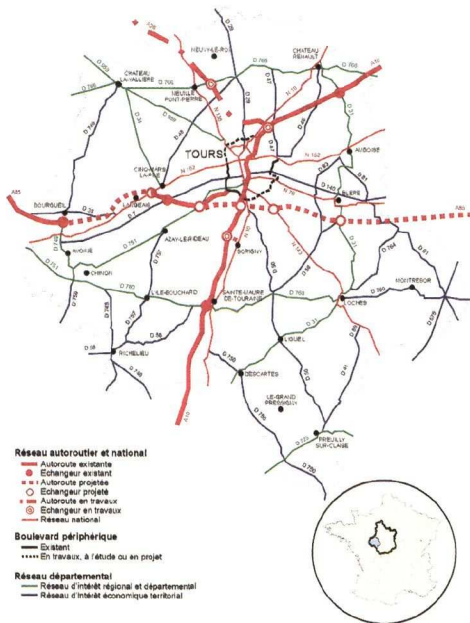
Crédit photo : COFIROUTE

A 85 section Langeais est-Tours, réalisation du demi-changeur de Cinq-Mars-la-Pile.

L'aménagement de la RN 143 entre Tours et Cormery

La RN 143 assure la continuité de l'axe Angers-Tours-Vierzon et supporte un trafic important entre Tours et Cormery : 16 000 véhicules par jour en moyenne en 2002 avec des pointes à 18 000 véhicules par jour.

La partie d'aménagement retenue pour ce tronçon est la mise à 2 x 2 voies, la suppression des



accès directs, la réalisation de voies de désenclavement et le réaménagement des carrefours dangereux. Un effort tout particulier est porté sur la protection phonique des riverains et la desserte en transport collectif.

Un aménagement sur place de la section entre la future A 85 et Cormery est quasiment achevé (mise en service prévue début 2004). La prochaine étape porte sur la section entre l'A 85 et le boulevard périphérique. Les travaux débuteront en 2004 et dureront près de 2 ans. A terme, cette section accueillera le trafic pénétrant dans l'agglomération tourangelle à partir de l'A 85.

A l'échéance de 2005, on pourra considérer que l'entrée sud de l'agglomération tourangelle sera bien dimensionnée pour accéder en son centre ou pour la contourner par l'ouest.

A CENTRE RO

TRAVAUX SUR CORDES

16, rue Auguste-Chevalier
37800 STE-MAURE-DE-TOURAINNE
Tél./Fax répondeur : 02 47 720 100

ERCO

VOUS OUVRE LA VOIE DE LA SÉCURITÉ

- Nettoyage de voirie
- Aspiration de gravillons
- Préparation à la réfection de chaussée

RUE DU BOIS-BOUQUIN - 37110 CHATEAU-RENAULT
Tél. : 02 47 56 59 - Fax : 02 47 56 95 21

Ent MOUNIER
ENTREPRISE DE MÉTALLERIE
 ACIER • ALUMINIUM • ACIER INOXYDABLE • PVC

QUALIBAT 4413

R.N. 10 • «LA FONTAINE» - 37380 MONNAIE
Tél. : 02 47 56 17 67 • Fax : 02 47 56 46 05



**PARTENAIRE
DE TOUS LES
PROJETS**



RENAULT TRUCKS TOURS
CHAMBRAY - 02.47.80.23.23 – TOURS NORD
www.tours.francevi.fr



aventure
scientifique



**Vacances pour petits curieux
et grands explorateurs**









Aventure Scientifique a maintenant plus de 10 ans d'existence et d'expérience. C'est aujourd'hui le spécialiste incontestable des vacances à thèmes scientifiques pour les jeunes de 6 à 18 ans.

- **Des ateliers scientifiques passionnants**, ludiques et étonnants. Physique, chimie, informatique, animaux, biologie, mathématiques, astronomie et espace, préhistoire et archéologie : **il y en a pour tous les goûts.**
- **De vrais séjours de vacances.** Après une matinée scientifique, l'après-midi et le soir sont consacrés à la détente (sports, olympiades, jeux d'équipes, visites, veillées, etc.).
- **49 centres de vacances dans toute la France... et à l'étranger.**
- **Une Charte de qualité et de sécurité très au-delà de la réglementation.**



3 moyens pour recevoir notre catalogue :

- Tél. : **01 41 98 65 70** (du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h)
- WEB : **www.aventure-scientifique.com**
- renvoyez le coupon ci-contre (ou recopiez-le) :
 Aventure Scientifique • 3 rue de la Bièvre •
 BP 52 - 92340 • BOURG LA REINE - FRANCE

Prénom :

Adresse complète :

Année (s) de naissance du (ou des) jeunes (s) :

Nom :

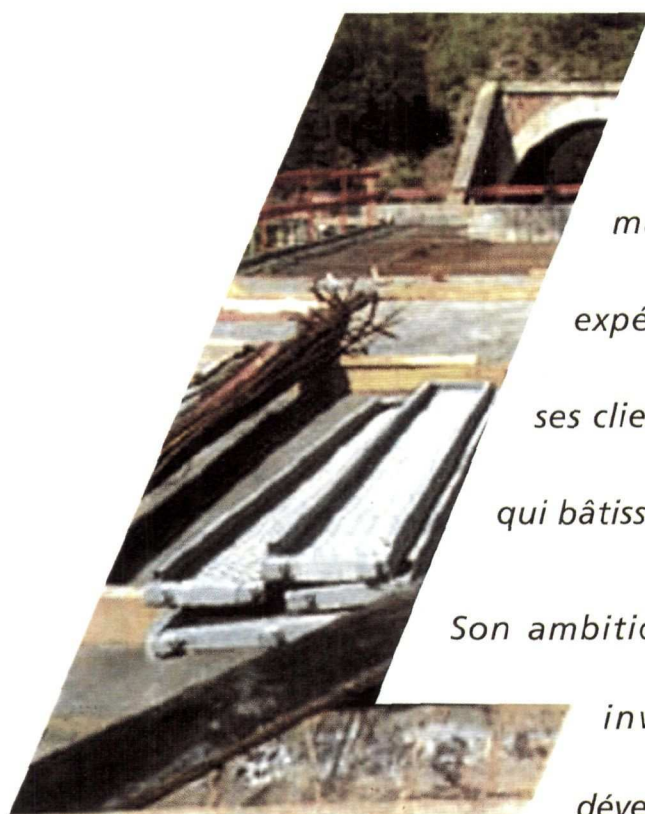
E-mail :

PCM/0304



LE MAROC SE CONSTRUIT

Notre ambition est d'y contribuer.



Le Maroc se construit, s'équipe, se développe. Lafarge Maroc, leader des matériaux de construction met son expérience et son savoir-faire au service de ses clients. Il apporte ses compétences à ceux qui bâtissent au Maroc.

Son ambition : contribuer par ses hommes, ses investissements et son expertise au développement économique et social du pays.



Partenaire pour construire l'avenir

Les ingénieurs des Ponts au Maroc, la promo 59, l'enthousiasme et l'amitié des années 60, l'héritage d'André Bouloche

Comme on le sait, les ingénieurs des ponts ont largement contribué, un peu partout dans le monde, à préparer et à mettre en œuvre le grand mouvement de décolonisation de la fin des années 50, puis, dans les années 60, 70, 80 à participer dans le cadre de la "coopération" bilatérale ou multilatérale au développement des pays du Tiers Monde.



Jacques BOURDILLON
50



Mustapha FARIS
59



Un ouvrage collectif consacré aux Travaux Publics Français en Afrique Subsaharienne et à Madagascar (l'Harmattan 1991) décrit la préparation des indépendances dès 1946 dans le cadre du budget Fides, puis, le développement de la coopération jusqu'en 1985 dans ce secteur géographique. Il met en évidence le rôle des Ingénieurs des Ponts dans les différents domaines de leur compétence.

Il est certainement regrettable que le même travail n'ait pas été fait, ni pour les pays de l'ancienne Indochine, ni pour ceux du Maghreb. Les matériaux existent encore pour combler cette lacune, et ces questions ont déjà été largement évoquées par "le Pont" dans trois numéros importants : janvier 1997 Enpc 250 ans, février 1997 le Maroc, janvier 1998 l'année anniversaire.

L'exemple du Maroc est significatif à bien des égards, et nous souhaitons lui consacrer ces quelques lignes au-delà de ce que nous avons déjà écrit dans le numéro du Pont de février 1997. (Voir les articles de J. Bourdillon "35 ans d'amitié franco-marocaine, années 60 ensemble au service du Maroc, années 90 les liens se resserrent" et de Mustapha Faris "Témoignage sur l'exemplarité des relations entre anciens élèves français et marocains").

La fin du protectorat français au Maroc, la mission d'André Bouloche

16 novembre 1955 est la date du retour à Rabat de Mohammed V après trois ans d'exil à Madagascar, le 2 mars 1956 est la fin du protectorat français et le 7 avril 1956 est celle du protectorat espagnol et du retour du Maroc à l'indépendance. En août 1955, André Bouloche Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, grand résistant, ancien déporté et compagnon de la libération, est appelé par Gilbert Granval au poste de directeur général des Travaux Publics du Protectorat en remplacement de Georges Girard dont l'œuvre avait été unanimement appréciée. Quelques mois plus tard, il accepte le poste de secrétaire général du Ministère des Travaux Publics auprès d'un jeune Ministre M'Hamed Douiri (X 48) son cadet d'une quinzaine d'années. En se mettant au service du Maroc indépendant, il estime qu'il continue de servir la France. En

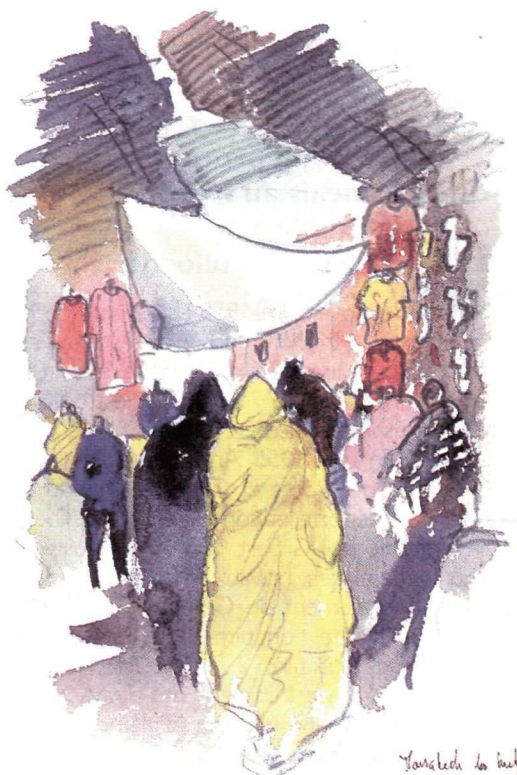


Mohammed Bel Hadj Sou-
lami, 1957.

quelques mois, il règle un certain nombre de questions délicates, contribue à un véritable renouveau dans le domaine des travaux publics et notamment à une relance spectaculaire de la formation des futurs cadres du nouveau Maroc. En 58, il devient ministre du Général de Gaulle. Il est alors remplacé dans les mêmes fonctions par son collègue et ami Pierre Parinet (43) assisté de Mohammed Imani (57) et de Jacques Deschamps (50). **Le Maroc indépendant est en phase du décollage.** La promo 59 des ponts que l'on pourrait qualifier de "promotion Bouloche" comprend 6 marocains : Mohammed Bel Hadj Soulami, Abdelaziz Benjelloun, Mustapha Faris, Ahmed Lasky, Moussa Moussaoui, Saïd Ben Ali, parmi lesquels trois futurs ministres et un futur ambassadeur... les ingénieurs marocains vont bientôt prendre la 1^{re} place parmi les élèves étrangers de l'ENPC

Le nouveau Maroc à la veille des années 60

- Le dernier Résident Général aura donc été Gilbert Granval. Il y a désormais à Rabat un Ambassadeur de France, doyen du Corps Diplomatique : Alexandre Parodi à qui succède bientôt Roger Seydoux. Le premier est assisté par Jacques Viot et Pierre-Louis Blanc, le second par Jean François-Poncet et Christian Graeff, l'un et l'autre se montrent particulièrement soucieux de l'efficacité et des capacités de dialogue des fonctionnaires français encore en service dans l'administration marocain.
- La fonction de Premier ministre est confiée à Abdallah Ibrahim, assisté d'un Vice-Premier ministre, M. Abderrahim Bouabid, chargé de toutes les questions économiques et financières du pays, et grand homme d'Etat.
- Le Ministère des travaux publics fonctionne de façon parfaite sous l'autorité du ministre Abderrahmane Abdellali assisté de Pierre Parinet, Mohammed Imani et Jacques Deschamps : on va bientôt assister au développement spectaculaire des routes, des ports maritimes, des aéroports, des distributions d'eau et d'électricité sous l'impulsion de Paul Clos (42), Edouard Krau (475), et Paul-Louis Girardot (58). **La route de l'unité, Fès-Taounate, devient le symbole de la réunification des deux zones anciennement sous protectorats français et espagnol.**
- Par ailleurs, il existe une administration du Plan sous l'autorité de Smaïl Mahroug futur ministre des Finances de l'Algérie indépendante, une Caisse de Dépôts et de Gestion animée par Mamoun Tahiri, futur brillant ministre des Finances, une Banque Nationale pour le développement économique confiée à Amine Benjelloun assisté par deux inspecteurs de finances français Jacques de Chalendar et Michel Albert dont le développement des deux carrières sera prestigieux.



Mohammed Bel Hadj Sou-
lami, 1957.



Mohammed Bel Hadj Sou-
lami, 1957.

Le décollage économique des années 60 : l'urbanisme, les irrigations

Nous voudrions tenter de faire revivre **le climat d'amicale coopération dans laquelle de jeunes ingénieurs des ponts marocains et français, nouvellement arrivés au Maroc, ont coopéré** pour contribuer au développement économique du Maroc dans les 2 secteurs clés : l'urbanisme et les irrigations.

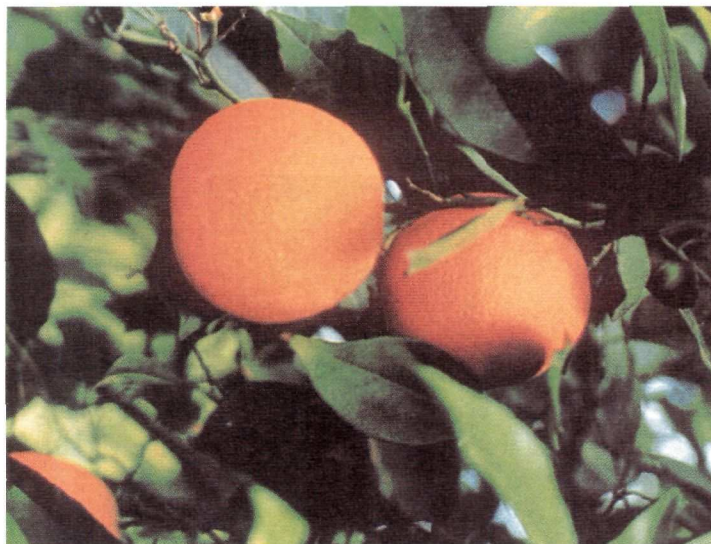
- Pendant la période du protectorat, le maréchal Lyautey intelligemment conseillé par Léon-Henri Prost avait organisé un **urbanisme à la fois respectueux des villes traditionnelles et ouvert sur la modernité**. Par la suite, le grand urbaniste Michel Ecochard avait été appelé à s'occuper de Casablanca avec le succès que l'on sait. Le 29/02/1960 survient la **catastrophe du séisme d'Agadir**. Le pays tout entier se met alors au travail pour une reconstruction originale sous l'impulsion du Docteur Mohammed Benhima, nommé Gouverneur de la province d'Agadir et de Tarfaya, et tout de suite après, ministre des Travaux Publics, assisté par Arnaud de Montmarin (42). Mustapha Faris (59) prend en charge le déblaiement et les travaux d'urgence. Après son départ d'Agadir, Mohammed Bel Hadj Soulami (59) est nommé Haut Commissaire à la reconstruction d'Agadir, il succède dans ces fonctions à M. Mohamed Imani (57). Sous l'impulsion de Pierre Mas, de nombreux architectes de talent marocains et français apporteront leur contribution au projet de reconstruction : en particulier Mme Castelnaud, Faraoui, de Mazières, Ben Mbarek, Tastemain, Verdugo et beaucoup d'autres. Mais Agadir ne doit pas faire oublier le reste : la construction de logements économiques reste un objectif essentiel : Pierre Watel (57) et Jean-Paul Garcia (64) seront des éléments moteurs de cette politique.



jet, avec la complicité de trois ingénieurs du génie rural (Dutard, Perrier et Rainaut). Beaucoup d'autres apporteront leur contribution à l'Oni, nous pensons à Henri Boumendil (49), à Dimitri Cavassilas (36), à Haïm Benisty (60), à Nesim Bensoussan (65) et à Robert Orsini (69). Quelques années plus tard, l'Oni éclatera en une série d'offices régionaux : la Basse Moulouya, le Tadla, le Gharb, les Doukkalas, le Haouz de Marrakech, le Souss et le Loukkos. Pendant cette période relativement courte, un travail considérable a été entrepris : la plupart des **grandes études régionales indispensables au pays** ont été lancées, une impulsion décisive a été donnée à la relance de l'équipement des périmètres irrigués et à la construction de sucreries (y compris leur alimentation en betteraves ou en cannes à sucre). A cet égard il faut évoquer l'excellent article que Raymond Aubrac avait publié dans le Pont de février 1997 "Le sucre au Maroc".

La "Scet Coop" main gauche de la coopération franco marocaine

Le départ, programmé à relativement court terme, des fonctionnaires français encore en service dans l'administration marocaine avait rendu nécessaire la mise en place, au moins pour un temps, d'un dispositif d'assistance technique indirecte. C'est la raison pour laquelle **François Bloch Lainé** a voulu installer au Maroc dès 1959 une antenne des filiales que la Caisse des Dépôts avait créées pour être dans les pays ayant accédé à l'indépendance "**la main gauche de la coopération française**". Jacques Bourdillon a eu l'honneur d'être pendant 5 ans le responsable à Rabat de l'antenne commune de la Scet Coopération, de la Sedes, et de la Sermi (parrainée par Louis Armand, ancien grand patron de la SNCF). Nous étions une équipe nombreuse et aux compétences diversifiées, nous citerons donc quelques noms : René Guidez, André Vallette, Jean-Paul Garcia, Alfred Costes, Pierre Drillien, François Monnier, Henri Maziol, Claude Vignaud, Jean Paul Faivre Dupaigne, Michel Delavalle, Jean-Michel Daniel, Baudoin Fanneau de la Horie... Nous aurons apporté notre contribution à la plupart de ces projets : reconstruction d'Agadir, études régionales pour l'Oni en liaison et sous le contrôle de Raymond Aubrac, Mustapha Faris et des hydro-



- Dans le domaine de **l'hydraulique et des irrigations**, le nouveau Maroc va se montrer exceptionnellement imaginatif et efficace : il est décidé de créer sous l'autorité de Mohammed Tahiri **l'Office National des Irrigations (Oni)** qui regroupera les moyens des Ponts et Chaussées et du Génie Rural. Trois ingénieurs des ponts d'expérience : Raymond Aubrac (37), Claude Rattier (46), et Mustapha Faris (successivement directeur de l'Équipement, puis directeur général adjoint) vont jouer un rôle capital dans cet ambitieux pro-

géologues Hazan et Ambroggi, contrôle du barrage de Mechra Klilla sur la Moulouya, étude de l'évacuation du minerai de Gara Djebilet, sans oublier une mission de recherche agronomique auprès du haut fonctionnaire et brillant ministre que fut Nouredine El Ghorfi. Il en est résulté une amitié indéfectible entre tous les acteurs marocains et français.



rocaïne. Une nouvelle génération d'ingénieurs marocains est désormais au pouvoir : ceux des promotions des années 70, 80, 90 et suivantes. Elles sont beaucoup plus nombreuses que celles des années 60, et l'on y trouve de plus en plus de femmes. C'est à ces jeunes promotions que l'avenir appartient.

Le "pèlerinage" de mai 2003

Quarante ans après le décollage de 1960, un certain nombre de camarades marocains et français se sont réunis à Rabat avec leurs épouses pour une semaine de retrouvailles : Mustapha Faris, Abdelaziz Benjelloun, Moussa Mousaoui, Saïd Ben Ali ont eu le grand plaisir (largement partagé) de retrouver Raymond Aubrac, Claude Rattier, Jacques Deschamps, Jacques Bourdillon, Jacques Brunet, et Paul Louis Girardot.

Ils n'ont pas oublié l'extraordinaire journée qu'ils ont vécue ensemble à l'occasion des funérailles de Mohammed V (29/02/61), ils n'oublieront jamais le travail en commun au service du développement du Maroc notamment la reconstruction d'Agadir et la création de l'Office national des irrigations (régionalisé par la suite).

Ils ont évoqué ensemble la mémoire de ceux qui nous ont quittés : le docteur Benhima (un très grand serviteur de l'Etat, Premier ministre et plusieurs fois ministre), Mohammed Imani (57) brillant ministre des Travaux Publics, André Boulloche, Arnaud Marin de Montmarin.

Les commémorations et les festivités de 1997...

1997 Henri Cyna (51) préside l'association du 250^e anniversaire de l'école, Abdelaziz Meziane Belefkih (74) est ministre des TP. Les ingénieurs des ponts marocains sont désormais 250, chiffre hautement symbolique. Une délégation marocaine présidée par Abdelaziz Meziane Belefkih vient assister à la cérémonie d'inauguration par Jacques Chirac de la nouvelle école à Mame-la-Vallée le 23 octobre 1997. A cette occasion, le Maroc décerne à l'ENPC la décoration du Ouissam Alaouite. Quelques jours plus tard, l'Amicale marocaine organise à Rabat sous la Présidence de Chakib Benmoussa un colloque international sur le thème : *infrastructures de base moteur de la compétitivité économique et du développement régional*. Les ingénieurs des Ponts sont un peu partout au service du pays : au Cabinet royal, dans les Ministères, les banques, les entreprises publiques et privées... certains ont été promus ambassadeurs, gouverneurs de provinces et walis (super préfets). Plus de quarante ans ont passé. L'Amicale des Ponts du Maroc (désormais présidée par Mohammed Boussaïd Pont 86) se veut toujours plus efficace et plus utile, ses adhérents sont plus que jamais au service de l'Etat et de l'amitié franco-ma-



Ils ont rendu visite à Karim Ghellab (90), ministre de l'Équipement et des Transports, et rencontré Adil Douiri (85), ministre du Tourisme. Ils ont pu évaluer ensemble les progrès considérables réalisés au Maroc dans de nombreux domaines : la surface des cultures irriguées est passée de quelque 300 000 ha à plus d'un million d'ha, de nouveaux barrages ont été construits, les sucreries marocaines fournissent désormais plus de 60 % de la consommation de sucre du Royaume, le nouveau port de Jorf Lasfar a été créé, le réseau autoroutier totalement inexistant en 1960 est évalué en 2002 à près de 500 kilomètres et atteindra rapidement les 1 000 kilomètres, les aéroports ont été modernisés et multipliés, le doublement de la voie ferrée a été entrepris entre Casablanca, Rabat et Kenitra. Les infrastructures de base (routes, ports, aéroports, adduction d'eau, électricité) de l'ex-Sahara espagnol ont été complètement revues et modernisées. La réalisation de grands projets d'infrastructure est actuellement en cours, en particulier, dans les provinces du Nord (nouveau Port de Tanger-Méditerranée, création de zone franche industrielle, différents accès ferroviaires et routiers, de très grands chantiers d'habitation dans un programme national de 100 000 logements sociaux par an, etc.).

Tous fréquentent encore la rue des Saints-Pères à Paris et savent que l'on peut se réunir dans une salle qui porte le nom d'André Bouloche, mort dans un accident d'avion le 16/01/78, ils n'oublieront pas ce serviteur de l'État, grand résistant, inspirateur d'une amitié franco-marocaine, profonde, constructive et durable.

En particulier, les six ingénieurs marocains de la promotion Bouloche n'oublieront jamais l'accueil qui leur a été réservé à Paris par André Bouloche dans son bureau de Ministre du Général de Gaulle, chargé de la réforme administrative. Au cours de cette mémorable rencontre et du déjeuner qui a suivi, André Bouloche leur a tenu un brillant discours où il leur a rappelé les défis qu'ils doivent relever pour contribuer au développement de leur pays, les qualités de travail, d'abnégation, de rectitude morale et intellectuelle de ceux qui servent l'État, l'intérêt général et la collectivité nationale. Les six camarades précités ont toujours pris comme exemple André Bouloche et en ont fait un idéal qui les a guidés durant leurs carrières respectives. Son exemple restera vivace dans l'esprit de chacun d'entre eux et sera le modèle à suivre pour les générations futures. ■

Aquarelles : Michel Montigné - PC 69

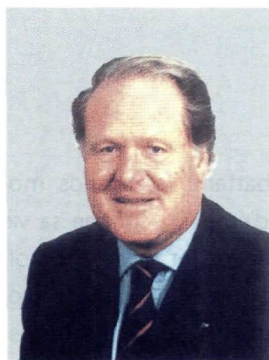
BONAR FLOORS S.A.S.

Parc Industriel Ouest

37116 Château-Renault

Tél. : 02 47 29 85 00

Fax : 02 47 29 85 01



Marc SPIELREIN
IGPC 68

Lors de l'Assemblée générale extraordinaire de l'AIPC (28/11/03) deux ateliers de travail se sont réunis :

– Le premier, sur la gestion rénovée du Corps des Ponts, présidé par Yves COUSQUER fera l'objet d'un compte rendu détaillé dans le prochain numéro de PCM le Pont, spécial carrières.

– Le second, sur le thème des services déconcentrés de l'Etat, présidé par Marc SPIELREIN a débouché sur une note de travail qu'il nous parut intéressant de publier ci-dessous.

Les services déconcentrés de l'Etat après la décentralisation

Atelier AIPC du 28/11/2003

L'objectif de cette note est de restituer les principales réflexions de l'atelier du 28 novembre, marquées notamment par les interventions de :

- Yann LERICHE, IPC
- Gilles PIPIEN, ICPC
- Jean-Michel BERARD, préfet
- Anne MEIGNIEN, IGRF

En premier lieu, il apparaît qu'un nombre significatif d'IPC en poste dans les services décentralisés du Ministère de l'équipement ne perçoivent pas la rationalité du processus de décentralisation en cours. En tout état de cause, ils ne se sentent pas suffisamment informés et mobilisés par leur administration centrale.

On peut aussi noter que, contrairement à un discours souvent entendu, la décentralisation ne sera sans doute pas suivie d'un mouvement de déconcentration car les compétences décentralisées au profit des collectivités territoriales sont pour une bonne partie celles qui étaient déjà déconcentrées.

Par ailleurs, la LOLF, acte politique fort bipartisan et antérieur à la décentralisation risque de conduire à affirmer le caractère vertical de l'action de l'Etat au détriment de la logique territoriale. Il sera intéressant, à cet égard, d'analyser le contenu et la structure des missions, programmes et actions en cours de définition. La tendance actuelle ne privilégie pas les programmes de nature interministérielle ou territoriale - même si on peut le regretter au plan des principes. En fait, la LOLF n'a pas été conçue comme un instrument pour la réalisation de partenariats entre l'Etat et les collectivités locales mais plutôt comme un outil pour mieux animer et contrôler l'Etat pilote et exécutant des missions de service public.

La prépondérance du niveau régional pour l'organisation des services déconcentrés de l'Etat s'affirme progressivement. C'est dans cet esprit qu'ont été imaginés les futurs pôles régionaux. Leur nombre et leur identification aux grands ministères actuels est une source d'interrogations même si le pôle transport-logement et aménagement reçoit un accueil favorable.

Cette orientation régionale soulève plusieurs questions. Les services départementaux, doivent-ils devenir de simples échelons des services régionaux ? Services régionaux et services départementaux, doivent-ils avoir les mêmes compétences ou des missions différentes ? On note une demande forte des citoyens et des collectivités territoriales en faveur du renforcement de certaines missions de l'Etat. Dans le champ d'activité traditionnel du Ministère de l'équipement, cette demande porte notamment sur la sécurité au sens large avec une mention particulière de la sécurité routière, la prévention contre les risques naturels et industriels, la gestion des crises ou la politique de l'eau. La bonne exécution de ces missions de l'Etat nécessite de dépasser les découpages actuels entre administrations (centrales et territoriales) telles que Equipement, Agriculture, Environnement, Industrie...

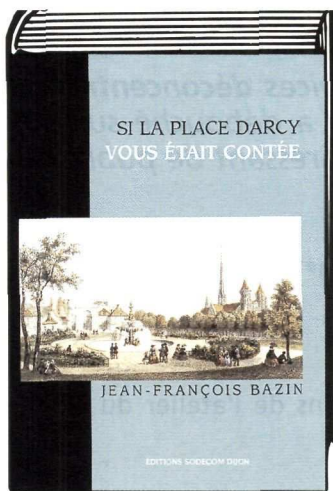
Faut-il donc envisager une modification plus profonde du mode de fonctionnement des services déconcentrés et de leurs relations réciproques, en y incluant diverses agences et organismes autonomes ? Le rôle et le mode de fonctionnement des CAR (conférences administratives régionales) sont aussi évoqués. Des expériences locales pragmatiques de transferts de compétences inter-services ont été rapportées : leurs acteurs les considèrent comme des succès.

Doit-on aller plus loin et évoquer – au niveau régional ou départemental – la création d'un service technique unique mobilisant des compétences de haut niveau au service de l'Etat et des collectivités territoriales ?

Enfin, l'intérêt, pour la nation, des corps techniques de l'Etat ne doit pas être perdu de vue : ces corps proposent à leurs différents employeurs des ingénieurs de haut niveau dotés de capacités d'expertise technique et de compétences professionnelles. Pour garantir le maintien de leur niveau, ces ingénieurs doivent "en permanence avoir suffisamment de grain à moudre".

Si la place Darcy vous était contée

Jean-François Bazin



Qu'il s'agisse de l'histoire ancienne ou du temps présent, Jean-François Bazin connaît Dijon sur le bout des doigts. Savez-vous qu'Ernest Hemingway parle de la Rotonde dans l'une de ses nouvelles ? Que l'on pensa transformer la porte Guillaume en monument aux morts de la 1^{re} guerre mondiale ?

La place Darcy, c'est Dijon. Son

cœur battant. Ses grands moments d'émotion comme sa vie quotidienne. Cet ouvrage en offre tout à la fois la longue mémoire et le pouls à chaque instant.

A l'occasion du bicentenaire de sa naissance, Henry Darcy est évoqué ici par un texte inédit : l'homme, l'ingénieur, le savant. Dijon lui doit beaucoup. Pas seulement Dijon ! ■

L'automobile à la conquête de Paris Chroniques illustrées

Mathieu Flonneau

Constat d'évidence, l'automobile a changé la ville. L'auto a-t-elle pour autant bouleversé voire "saccagé" Paris, comme ses détracteurs l'affirment abruptement ?

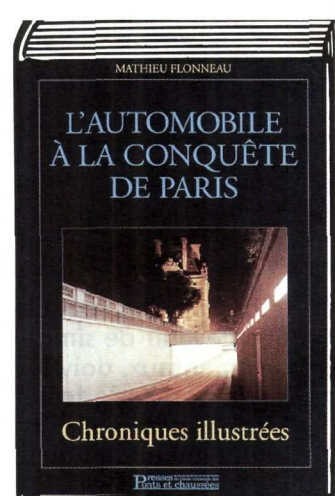
Délaissant la polémique, l'auteur du présent ouvrage a choisi d'entrer de manière pragmatique dans l'histoire afin de retracer, à travers une série de chroniques illustrées, les rapports, parfois conflictuels mais également souvent concordants et constructifs, entre la ville et l'automobile au cours du siècle écoulé.

Il montre ainsi, à travers textes, documents et iconographie d'époque que, si le cheminement de l'auto dans la cité a été complexe, il s'est effectué, jusqu'à une période récente, sur une route bordée d'acceptations et de désirs bien plus que pavée de dénonciations et de refus. Et,

s'il est vrai que la "grande peur" récurrente de la congestion a été l'ordinaire du siècle, il n'en demeure pas moins qu'un large consensus a accompagné et facilité la pénétration de l'automobile dans la capitale.

L'ouvrage révèle qu'en définitive l'automobile a servi l'urbanité parisienne en participant à la modernisation de la ville, Paris ayant su trouver une voie médiane, faite d'équilibres plus subtils qu'il n'y paraît, entre les contradictions portées par ce moyen de transport conquérant et les contraintes de préservation d'un patrimoine et de modes de vie originaux.

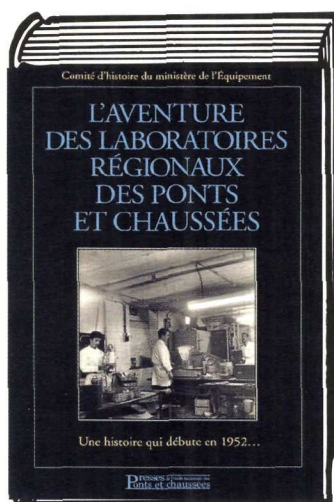
Une abondante illustration originale vient appuyer la démonstration et rappeler à ceux qui l'oublieraient volontiers que la vérité d'une capitale tient surtout à la mixité de ses usages. ■



Docteur et agrégé en histoire, Mathieu Flonneau travaille sur Paris et l'urbanisme contemporain depuis une dizaine d'années et, notamment, sur la question des rapports entre la ville et l'automobile. Il est maître de conférences à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

L'aventure des laboratoires régionaux des ponts et chaussées Une histoire qui débute en 1952...

Comité d'histoire du Ministère de l'équipement



Aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale, le réseau routier français est en mauvais état du fait du conflit et de l'occupation, mais aussi à cause des retards impor-

tants pris en matière de conception et de construction routière. La création du Laboratoire central des ponts et chaussées en 1949 puis, dans son prolongement, de 11 puis de 17 laboratoires régionaux à partir de 1952, se place dans la perspective du renouvellement de ces techniques de réalisation.

Cette construction de l'administration des Travaux publics et de sa direction des Routes, qui allait devenir un véritable réseau scientifique et technique, est pour l'époque fort atypique et audacieuse. Le résultat fut au rendez-vous. Les innovations techniques portées ou produites par les laboratoires des ponts et chaussées ont été nombreuses. L'approche des modes de construction routière s'est pro-

fondément transformée, de nouveaux matériaux ont été expérimentés et utilisés. Une importante diffusion de savoir-faire s'est opérée auprès du secteur professionnel.

Un colloque national, tenu le 28 novembre 2002, a marqué le 50^e anniversaire de la création des laboratoires régionaux des ponts et chaussées. Il a permis de réunir et d'exploiter de nombreux témoignages de cette période. Dans son prolongement, cet ouvrage, rassemblant les travaux menés à cette occasion sous l'égide du Comité d'histoire du Ministère de l'équipement, nous restitue cette époque pionnière et nous permet de mieux comprendre les questions et les enjeux d'aujourd'hui sur l'ingénierie des travaux publics. ■

Louis Harel de la Noë (1852-1931) Un grand ingénieur breton

**Association pour la mémoire et la notoriété de Louis Harel de la Noë
Sous la direction de François Lépine**

Né à Saint-Brieuc en 1852, deux jours avant Fulgence Bienvenüe, le père du Métro, son compatriote Louis Harel de la Noë effectua une carrière provinciale de plus de quarante-deux années au service des collectivités locales.

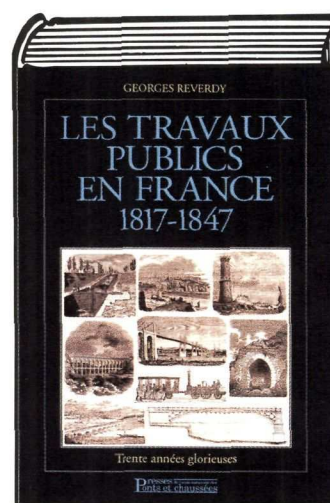
Si Bienvenüe est encore aujourd'hui connu et reconnu, grâce à la pérennité du réseau de transport parisien dont il assura la réalisation, Harel de la Noë est de nos jours injustement méconnu du grand public en dépit d'une œuvre abondante, diverse et originale, dont il reste de nombreuses traces qui témoignent de ses qualités de bâtisseur. Plus de 300 ouvrages, pour une large part situés dans les départements de l'Ouest, portent en effet la marque d'Harel de la Noë au niveau de leur conception ou de leur construction.

Son esprit créatif associé à une culture scientifique exceptionnelle l'amènera à concevoir des ouvrages audacieux et à expérimenter des solutions techniques nouvelles. Pionnier de l'utilisation du béton armé, il en développera de remarquables applications. Soucieux de l'économie des projets, il s'attachera, par l'emploi de procédés de construction innovants et hardis, à adapter avec intelligence les programmes de travaux qui lui sont confiés, afin de les réaliser au moindre coût pour les collectivités commanditaires, tout en veillant à leur solidité et à leur qualité architecturale.

Forte personnalité, doté d'un caractère entier et parfois ombreux, il bénéficiera de son vivant d'une notoriété justifiée par l'importance et la diversité des réalisations de toute nature qu'il mènera à bien et notamment les

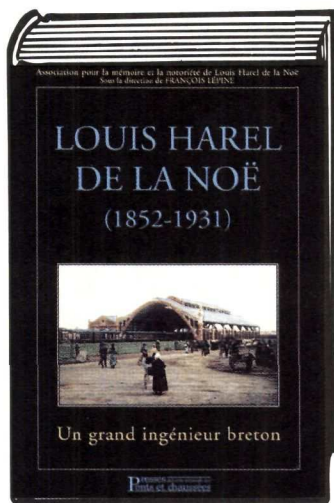
programmes de chemins de fer d'intérêt local dans les départements de la Sarthe et des Côtes-du-Nord.

Ce livre, fruit d'un travail collectif, souhaite mieux faire connaître l'homme et son œuvre et rendre un juste hommage à ce grand ingénieur breton, "l'Eiffel des petits trains". ■



Les travaux publics en France 1817-1847 Trente années glorieuses

Georges Reverdy - IGPC 49



La Restauration et la monarchie de Juillet ne tiennent pas une grande place dans notre histoire, en dehors des deux révolutions qui les ont clôturées. Cette époque vit pourtant la vé-

ritable naissance de la France moderne, avec les progrès considérables de l'agriculture, un quadruplement de l'extraction de la houille, un développement encore beaucoup plus grand de l'industrie sous toutes ses formes, textile, métallurgique et même chimique, grâce à la diffusion de la machine à vapeur ; et le développement correspondant des échanges, grâce à la mise en place définitive de l'infrastructure nécessaire, canaux, routes, ports et chemins de fer. On n'en retient en général qu'un retard, peu discutable d'ailleurs, dans la réalisation de ces chemins de fer, même si elle avait pris un remarquable départ. Mais il y avait de quoi hésiter dans le choix du tracé des grandes lignes, et dans leur

mode de financement, par l'Etat ou par des compagnies concessionnaires, compte tenu de l'importance de la dépense ; et l'on retrouve encore de nos jours les mêmes discussions pour les grands projets. On fit alors un large appel au financement privé pour les canaux, puis pour les chemins de fer, sans parler des ponts, relevant depuis longtemps du péage. Il est resté exceptionnel, au contraire, pour l'amélioration de quelques sections routières. En allant jusqu'à entraîner un certain déficit budgétaire sous Louis-Philippe, dû aussi à d'autres charges, ce sera alors un intense développement des travaux publics pour la création des grandes voies de communication qui structurent encore notre territoire. ■

Mon parcours dans le siècle 1947-2001

Récit autobiographique - Jean Sauvy - PC 41

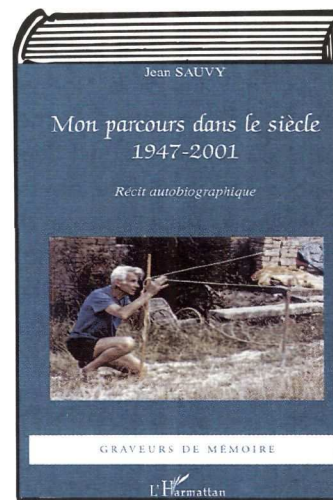
En 1946, Jean Sauvy a trente ans. Il dispose d'une solide formation (ingénieur des Ponts et Chaussées, licencié ès Lettres), ainsi que d'une "expérience de la vie" non négligeable (participation à la 2^e Guerre mondiale, en tant qu'officier du Génie, descente du Niger en pirogues, etc.).

Au terme des dix années d'existence effervescente qu'il vient de vivre, il décide de sortir de l'éphémère et de bâtir une solide "vie à deux". Mais, là encore, le "vent de l'éventuel" conduira le bal, ou plutôt, la pièce aux cent actes divers à laquelle la vie le conviera. Il y assurera des rôles divers : journaliste, économiste d'entreprise, écrivain (ouvrages techniques, historiques et livres pour la Jeunesse), pédagogue, animateur d'ateliers d'expression

corporelle et d'écriture), acteur de cinéma. Il aura ainsi l'occasion de s'immerger dans le quotidien, un quotidien dont il observera l'évolution avec le triple regard de l'économiste, du sociologue et du politologue. Après avoir flirté quelque temps avec l'Anarchisme et milité au sein d'une poignée de Libertaires du Quartier Latin, il orientera ses vellétés réformatrices vers l'éducation. Il explorera alors les voies et les moyens d'une pédagogie originale dont il exposera les méthodes dans divers pays d'Europe (Espagne, Italie, France, Royaume-Uni), ainsi qu'aux Etats-Unis. C'est ce parcours en zigzags dont il retrace ici les principaux épisodes.

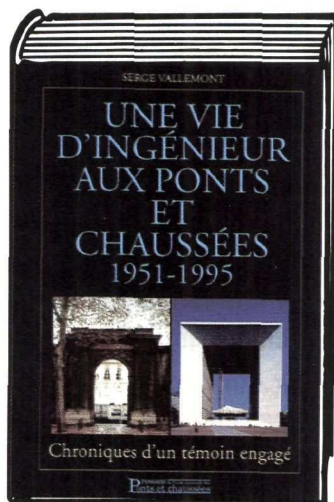
Le présent ouvrage a été précédé de trois autres récits autobiographiques, publiés par l'Harmattan,

sous les titres : "Enfance et adolescence d'un petit Provençal entre les deux guerres", "Un jeune ingénieur dans la tourmente (1938-1945)", "Descente du Niger, Trois hommes en pirogue (1946-1947)". ■



Une vie d'ingénieur aux Ponts et Chaussées 1951-1995

Chroniques d'un témoin engagé - Serge Vallemont - IGPC 74



“**S**ans doute mon lent cheminement dans la maison “Equipe-ment”, me faisant passer des fonctions les plus modestes à celles les plus exposées, et mon expérience de syndicaliste, m'ont-ils façonné au fil des ans un profil atypique pour un haut fonctionnaire...” En nous livrant cette réflexion en forme d'interrogation, Serge Vallemont résume l'originalité de sa vie professionnelle qu'il nous décrit dans cet ouvrage comme une passionnante traversée d'un demi-siècle d'histoire de l'administration de l'Equipe-ment.

L'administration des Ponts et Chaussées, il la découvre en 1951 en y entrant par la petite porte comme dessinateur avant d'intégrer, deux ans après, la première promotion de la nouvelle école des ingénieurs des travaux publics de l'État. C'est le début d'une exceptionnelle aventure professionnelle dans laquelle il nous entraîne, nous en narrant toutes les étapes qui le conduiront d'une petite subdivision rurale au bureau sans électricité, sa première affectation d'ingénieur, au prestigieux poste de directeur du personnel du ministère qu'il occupera à partir de 1985.

Ce parcours dans le temps et dans l'espace nous fait vivre les évolutions profondes de l'administration des Travaux publics, la création des services de l'Equipe-ment et les turbulences que ceux-ci ont connues à partir de 1982. Tout au long de ses chroniques émaillées d'anecdotes, l'auteur nous emmène au cœur des services de terrain et plus tard dans le monde des bureaux parisiens et des cabinets ministériels dont il nous décrit la vie,

côté cour et côté jardin, avec une grande liberté de plume.

Abordant l'étape la plus importante de sa carrière, celle de directeur du personnel, c'est en inspirateur et acteur central qu'il fut que Serge Vallemont nous retrace l'entreprise de modernisation des services de l'Equipe-ment conduite avec passion et conviction au travers et au mépris de nombreuses tourmentes. Il nous en livre les clés avec le secret espoir que cette expérience en inspire beaucoup d'autres.

Serge Vallemont est ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées. Sa carrière s'est partagée également entre le corps des ingénieurs des Travaux publics de l'Etat (1955-1975) et celui des ingénieurs des Ponts et Chaussées (1975-1995). Après ses fonctions de directeur du personnel et des services du ministère de l'Equipe-ment il fut, de 1993 à 1996, président du Comité interministériel pour la réorganisation et la déconcentration des administrations. Il a été, par ailleurs, secrétaire général du syndicat des ingénieurs TPE de 1968 à 1974. ■

STOA mod 71
LU POUR VOUS

La mairie de Paris recrute par voie d'accueil en détachement ou de contrat

un ingénieur chef de projet confirmé en maîtrise d'ouvrage

Pour le projet de création d'un centre dédié aux musiques actuelles et à l'art interactif dans l'ancien théâtre de la Gaîté Lyrique et pour le projet d'amélioration des conditions de sécurité du Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris.

- Caractéristiques des projets**
- **GAITÉ LYRIQUE** : 57 M€, travaux sur 20 mois, livraison septembre 2006. Avancement actuel : début d'APS.
 - **MUSÉE D'ART MODERNE** : 12 M€, travaux sur 11 mois, livraison février 2005. Avancement actuel : consultation des entreprises.

Missions • Pilotage global des projets jusqu'à la mise en exploitation : planification, coordination des acteurs, reporting, gestion des coûts, des délais et de la qualité, procédures et marchés publics liés aux opérations, présentation du suivi devant les instances décisionnelles, les élus et partenaires institutionnels.

Profil requis • Formation bac + 5, expérience professionnelle de 4/5 ans minimum de chef de projet en maîtrise d'ouvrage publique sur des projets à caractère culturel ou scientifique.

Merci d'adresser votre candidature à la MAIRIE de PARIS, Monsieur le chef de l'agence des grands projets, direction du patrimoine et de l'architecture, 98, quai de la Rapée, 75012 Paris cedex 12.

MAIRIE DE PARIS



comédiane



VILLE DE
RUNGIS

LA VILLE DE RUNGIS (Val-de-Marne, 5 à 10 000 habitants)
recrute selon conditions statutaires son

RESPONSABLE DES SERVICES TECHNIQUES H/F CADRE D'EMPLOI DES INGÉNIEURS (H/F)

Au cœur de l'important pôle économique d'Orly-Rungis, la ville de Rungis investit et développe les services aux habitants : budget de fonctionnement : 20 140 000 € - budget d'investissement : 7 200 000 €.

Membre de la direction générale et sous l'autorité de la directrice générale des services, vous assurerez : • l'encadrement, l'animation et la coordination de l'ensemble des services techniques (49 agents) • la programmation annuelle et pluriannuelle des projets et travaux, leur suivi technique et financier • le suivi des dossiers techniques avec les intervenants extérieurs • l'élaboration du budget de la direction technique • la conduite des projets de nouveaux équipements (reconstruction d'une école maternelle, construction d'une nouvelle école de musique,...).

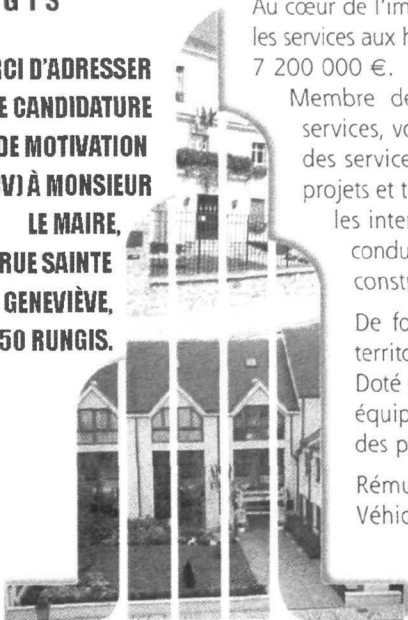
De formation supérieure, vous possédez une bonne connaissance des collectivités territoriales et des procédures administratives ainsi que du code des marchés publics. Doté de qualités relationnelles, vous faites preuve de réelles aptitudes à manager des équipes techniques. Force de proposition, vous démontrez une capacité à conduire des projets et êtes sensible à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Rémunération statutaire + régime indemnitaire (ISS, PR) + prime annuelle. Véhicule de service.

Pour tous renseignements, vous pouvez contacter Mme FENNERICH, Directrice Générale des Services, au : 01.45.12.80.00.

Safari

MERCİ D'ADRESSER
VOTRE CANDIDATURE
(LETTE DE MOTIVATION
CV) À MONSIEUR
LE MAIRE,
5 RUE SAINTE
GENEVÈVE,
94150 RUNGIS.



L'énergie éolienne en France

L'énergie éolienne, comme les autres énergies renouvelables, bénéficie d'un statut privilégié, en Europe, depuis que Bruxelles, a recommandé de se tourner vers des sources d'énergie qui ne génèrent pas de gaz à effet de serre (le CO²), et notamment les énergies renouvelables, ce qui exclut l'énergie nucléaire...

Bruxelles a donc fixé pour 2010 un objectif de 21 % d'énergies renouvelables (petite hydraulique, éolien, solaire), dans la production de l'électricité pour chaque Etat. Et c'est ainsi que l'éolien qui ne peut se passer du réseau électrique, a acquis à grands frais ses lettres de noblesse.

- Avec les tarifs d'achat obligatoires par le réseau électrique, la CRE (Commission de Régulation de l'Electricité), estime que, pour 5 000 MW d'éolien, programme annoncé par le gouvernement, le surcoût total cumulé, à la charge de tous les consommateurs d'électricité, serait, "dans le meilleur des cas, de l'ordre de 7 milliards d'euros".
- Quant à l'économie en gaz carbonique, objectif final, il y a en Europe deux cas extrêmes :
 - Le Danemark, dont toute l'électricité est produite par le charbon (90 %) et le fuel (10 %). Dans ce cas, chaque kWh éolien économise 1 kWh produit avec émission de CO². Faute de nucléaire, l'éolien est donc tout indiqué.
 - La France, où, compte tenu du nucléaire et de l'hydraulique, la part de l'énergie fossile utilisée à la production de l'électricité est actuellement inférieure à 5 % du total produit.

Comme le vent est parfaitement aléatoire et imprévisible, le kWh éolien a ainsi une chance sur vingt de remplacer un 1 kWh produit par une énergie fossile, les 19 autres remplaçant hydraulique ou nucléaire, qui ne produisent pas plus de CO² que le vent !

On n'ose chiffrer le coût du kg de CO² évité en France par l'énergie éolienne.

D'ailleurs les parcs éoliens actuels en Europe sont édifiants.

Les trois grands parcs sont l'Allemagne (12 800 MW éolien), l'Espagne 5 000 MW et le Danemark (2 900 MW), trois pays qui, n'ayant pas de nucléaire ou y ayant renoncé, n'ont d'autres choix que les énergies fossiles. Les plus petits parcs sont la Suède (360 MW) la Norvège (100 MW), la Belgique (56 MW) ou la Suisse (6 MW).

Ils ont en effet des parcs nucléaires et/ou hydrauliques, importants, et ne voient donc aucun intérêt à l'éolien.

Autre problème : la puissance "garantie" par l'éolien est faible, en raison de son caractère aléatoire.

C'est ainsi que le parc éolien allemand (12 000 MW), le plus grand d'Europe, a mis en difficulté le réseau européen, pendant la période de froid de décembre 2001, et à nouveau pendant la canicule de l'été 2003, où ce parc n'a fourni que 10 % de sa puissance, soit 1 200 MW. Chaque fois, des anticyclones stationnaires, sans vent, régnant sur l'Europe, sont à l'origine de ces périodes critiques. Il faut donc en tenir compte, et créer, à côté du parc éolien, la puissance électrique de secours indispensable.

En conclusion, l'énergie éolienne a toute sa valeur dans certains pays, et aucune dans d'autres, notamment en France, en Suède, etc. alors qu'une énergie comme l'énergie solaire, se substituant en partie dans les habitations à l'énergie fossile (fuel, butane, propane) pour assurer le chauffage et la fourniture d'eau chaude, voire l'électricité, présente un intérêt majeur partout (même en Suède !) et son coût, aujourd'hui élevé, est susceptible de baisser sensiblement.

Quant au nucléaire, il reste la seule solution à l'échelle du problème que posera la disparition prochaine du pétrole et du gaz. Et son coût est connu : la Finlande vient de signer, pour le premier EPR (1 600 MW de puissance continue), un contrat de 3 milliards d'euros. Le seul surcoût des 5 000 MW d'éolien représente plus de deux EPR, et ils produiront 12,5 milliards de kWh, soit la production d'un seul EPR.

Jean GUILHAMON

ICPC 46

ancien directeur général d'EDF



VENDEE



Direction des Infrastructures Routières et Maritimes Service Des Grands Travaux

un Ingénieur Subdivisionnaire h/f

Sous l'autorité du Chef de Service Grands Travaux.

Attributions précises :

• Adjoint et suppléance du Chef de Service, • Responsable du pilotage des maîtrises d'œuvre externalisées, • Elaboration et suivi de projets routiers en maîtrise d'œuvre interne, • Maîtrise d'œuvre d'une ou deux opérations routières importantes, • Participation à l'encadrement du service (4 techniciens, 4 contrôleurs, 5 dessinateurs projeteurs, 3 agents administratifs).

Qualités essentielles requises :

• Méthode et rigueur, • Connaissance réglementations techniques et administratives (code des marchés, loi MOP), • Permis B exigé, • Sens du travail en équipe et du service public, • Connaissance en projets d'infrastructures routières de préférence, • 1^{ère} expérience dans un domaine technique.

Profil souhaité :

• Formation de base : Ingénieur Infrastructures ou Génie Civil, • Cadre d'emplois : Ingénieur subdivisionnaire, • Spécialité : Routes et/ou génie civil.

Conditions de travail :

• Lieu d'affectation : La Roche sur Yon, • Quantité de travail : 100%, • Réunions éventuelles en soirée.

Merci d'adresser votre lettre de motivation + CV + photo à :

Monsieur le Président du Conseil Général de la Vendée - D. R. H.

40, rue du Maréchal Foch - 85923 LA ROCHE SUR YON cedex 9

Renseignements complémentaires : Joseph LAHAYE, tél. : 02 51 36 50 32

10232604E



BP France recherche pour son activité
Bitumes

Responsable Technique h/f

Rattaché (e) au Directeur des Bitumes pour la France et l'Espagne, vous apporterez aux forces de vente de cette zone vos connaissances et votre expertise techniques des produits et de leur usage, principalement dans la technologie des applications routières.

Votre compétence technique et votre expérience vous donnent crédibilité et influence auprès des différents acteurs du marché, Clients, autorités routières, groupements professionnels de la route.

Vous serez responsable du lancement technique des nouveaux produits, en liaison avec notre laboratoire. En particulier, vous devrez gérer l'élaboration et la mise au point des Bitumes spéciaux issus des raffineries BP de Lavéra et Castellon.

Vous serez également responsable de l'assurance qualité des produits, et de la gestion et du traitement des plaintes clients.

Ingénieur des Ponts et Chaussées, ou équivalent, vous connaissez bien le domaine de la route et votre dynamisme et vos capacités relationnelles vous permettront de vous intégrer rapidement. Une bonne connaissance de l'anglais est requise.

Merci d'adresser votre candidature sous la référence Tech03/2004

par courriel : WebEmploi_Cergy@fr.bp.com

ou par courrier, à Agnès Demanche, BP France

Parc Saint Christophe,

10 avenue de l'Entreprise, 95866 CERGY PONTOISE cedex

1-104595/MV



Ville de Goussainville

Val d'Oise
Chef-Lieu de canton
30 000 habitants

recrute d'urgence

> 1 CHARGÉ D'OPÉRATION H/F

Ingénieur Territorial

Pour les missions suivantes :

Chargé des opérations de renouvellement urbain :

• Mise en œuvre du pilotage des opérations en quartier d'habitat social,
• Suivi, pilotage et coordination opérationnelle des projets des différents Maîtres d'ouvrage (Ville, bailleurs sociaux) dans le cadre du dossier ANRU.

• Formation supérieure Aménagement ou Urbanisme,
• Expérience du pilotage de projets urbains.

Recrutement statutaire + régime indemnitaire.

Poste à pourvoir immédiatement

Merci d'adresser votre candidature
(lettre de motivation, CV détaillé et photographie) à :

Madame le Maire
HÔTEL DE VILLE – PLACE DE LA CHARMEUSE
B.P. 30 – 95191 GOUSSAINVILLE Cedex

LOLF : COMMENT CONDUIRE LE CHANGEMENT ?

Jeudi 6 mai 2004
de 9 h 00 à 16 h 30 (accueil à partir de 8 h 30)
ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION
13, rue de l'Université, PARIS 7^e

Accueil par **Antoine DURRLEMAN**, directeur de l'Ecole Nationale d'Administration

I. MAITRISER LES ENJEUX DE LA LOLF

Quels problèmes justifiaient d'engager une telle réforme ? Qui est concerné ?

Table ronde : **Gilles CARREZ**, rapporteur général de la Commission des finances à l'Assemblée Nationale
Didier MIGAUD, député, membre de la Commission des Finances
Franck MORDACQ, directeur de la Direction de la Réforme Budgétaire au Ministère du Budget
Gérard NOGUES, secrétaire général de la Fédération générale des Fonctionnaires FO

Présentation du film "Entretiens avec des fonctionnaires, élus et experts sur la mise en œuvre de la LOLF"

II. EXPERIMENTATIONS DE LA LOLF DANS PLUSIEURS MINISTERES

Quel impact au niveau des organisations et des hommes ?

Table ronde : **Jean-Louis HELARY**, directeur régional de l'Equipement du Nord-Pas-de-Calais,
directeur départemental de l'Equipement du Nord
Isabelle GRAVIERE-TROADEC, conseillère référendaire à la Cour des comptes,
chef du secteur enseignement scolaire
Daniel JEANTELET, directeur régional du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle
de la région Centre
Marc SIMMONY, responsable du chantier expérimentations, Direction de la Réforme Budgétaire,
Ministère du budget

III. QUE FAIRE POUR METTRE EN ŒUVRE LA LOLF DANS L'ENSEMBLE DES SERVICES ?

Comment définir une stratégie de changement pour réussir la mise en œuvre de la LOLF ?

Table ronde : **François KRUGER**, chargé de mission à la Commission des finances de l'Assemblée Nationale
Christian PARENT, directeur du personnel des services et de la modernisation au Ministère de
l'Equipement, des Transports et du Logement
Daniel ROBIN, secrétaire national de la FSU
Pierre WINICKI, directeur général de Mutandis Consultants

Clôture de la journée par **Henri PLAGNOL**, secrétaire d'Etat à la Réforme de l'Etat

Tables rondes animées par **Pierre WINICKI**, directeur général de Mutandis Consultants

INSCRIPTION - RENSEIGNEMENT - DOCUMENTATION

Prendre contact par téléphone : 01 53 10 86 64
par e-mail : colloque@mutandisconsultants.com
par courrier : Mutandis - 14 rue de Bièvre - 75005 Paris

Participation TTC : 250 €/personne

Les frais d'inscription à cette journée de formation comprennent le cocktail-déjeuner pris en commun.

Les noms en italique sont inscrits sous réserve de confirmation

en partenariat avec 
Conduire le changement dans la Fonction Publique



LA VILLE DE DIJON

(153 000 habitants)

recherche

UN INGÉNIEUR SUBDIVISIONNAIRE (h/f)

(fonctionnaire catégorie A)

pour le Bureau d'Étude du Service Architecture - Bâtiments - Ateliers
par voie statutaire (mutation, détachement, liste d'aptitude)

Placé sous l'autorité directe de l'Ingénieur de cette unité de travail, vous avez pour mission :

- de prendre en charge les études de faisabilité d'opérations nouvelles à enjeu spécifique,
- de planifier le travail des projecteurs,
- de produire certains plans et dossiers correspondants à des demandes spécifiques,
- d'assister le chef de service dans la veille juridique (urbanisme, droit des sols, normes de sécurité, ERP,...).

Titulaire d'un diplôme d'ingénieur, vous maîtrisez l'outil informatique (logiciel de DAO : ALLPLAN ou équivalent), possédez une connaissance en bâtiments ainsi que le sens du travail en commun et de la recherche. Vous êtes ouvert aux domaines juridique et administratif.

UN INGÉNIEUR SUBDIVISIONNAIRE (h/f)

(fonctionnaire catégorie A)

pour la Direction de la Voie Publique et Déplacements
par voie statutaire (mutation, détachement, liste d'aptitude)

Placé sous l'autorité du Chef du Service Équipement Urbain,
vous êtes chargé :

- d'animer la cellule circulation au sein du service Équipement Urbain constituée de 5 agents,
- d'assumer des tâches techniques (élaboration des programmes annuels de travaux sur les carrefours, réalisation des programmes de contrôleurs de carrefours à feux, création de nouveaux carrefours...),
- d'assurer un fonctionnement dans les conditions optimales des matériels informatiques et électroniques de régulation du trafic de circulation,
- de proposer de nouveaux aménagements ou des modifications d'aménagements,
- de suivre les différents chantiers et les entreprises intervenant, que ce soit dans le cadre de l'entretien ou de travaux neufs,
- d'assurer des tâches administratives (marchés de fournitures et de prestations, gestion du budget 1M euros, gestion du personnel).

Titulaire d'un Bac +5 et du permis B, vous possédez des connaissances confirmées en informatique et particulièrement en informatique industrielle, en électronique et en système de communications. Vous justifiez éventuellement d'une expérience de la gestion des trafics en milieu urbain et faites preuve d'une capacité à encadrer un personnel à forte technicité, d'esprit de décision et du sens du service public.

UN INGÉNIEUR (h/f)

pour le pôle Études et Développement
de préférence par voie statutaire

- Vous prenez en charge la mise en place du nouveau site web de la ville, actuellement en cours, réalisez sa maintenance technique, sa gestion et son référencement. Vous étudiez de nouvelles applications, mettez en place des "back office" et mettez en œuvre les moyens pour établir une méthodologie de développement Web. Vous participez activement à l'élaboration d'une nouvelle architecture technique, en collaboration avec le pôle technique de la direction et des prestataires extérieurs et assurez le suivi d'une partie du parc applicatif existant.
- Vous justifiez de compétences en méthodes et normes de développement ainsi qu'en techniques de conduite de projet. Vous connaissez parfaitement les langages PHP, HTML, javascript et si possible JAVA/J2EE. Vous possédez également des connaissances de Power Builder, ORACLE, PL/SQL, MySQL et éventuellement de l'administration de système LINUX (installation, administration, serveur Apache). Vous maîtrisez la programmation objet et témoignez d'une capacité à communiquer. Rigoureux, autonome, méthodique et doté de qualités d'analyse et de synthèse, vous faites preuve du sens des responsabilités et du service.

UN INGÉNIEUR (h/f)

pour le Pôle Maintenance et Rénovation des Bâtiments

- Vous serez en charge de l'entretien, la rénovation et l'amélioration des bâtiments scolaires et sociaux. Vous encadrerez des équipes de maîtrise d'œuvre interne et externes. Vous représenterez le maître d'ouvrage dans le cadre des chantiers et conseillerez les services de la ville de Dijon et des organismes rattachés. Vous serez le moteur dans l'utilisation des nouvelles techniques et serez une force de proposition pour l'élaboration de dossiers et le traitement des affaires.
- Vous êtes titulaire d'un diplôme d'ingénieur, connaissez les techniques tous corps d'état en Bâtiment et Travaux publics, ainsi que les réglementations des Marchés Publics. Vous possédez des qualités relationnelles et savez encadrer une équipe. Vous pratiquez l'outil informatique : Word, Excel, Project, logiciel de D.A.O. (facultatif).

Merci d'adresser votre candidature (lettre manuscrite accompagnée d'un curriculum vitae) avant le 25 mars 2004 à :

Monsieur le Maire de Dijon - Direction des Ressources Humaines
BP 1510 - 21033 DIJON Cedex
Email : eroine@ville-dijon.fr



Il faut que l'observation de la nature soit assidue, que la réflexion soit profonde et que l'expérience soit exacte. Diderot

SAFEGE Ingénieurs Conseils (800 salariés), leader européen dans le domaine de l'eau et filiale du Groupe Suez, recrute pour accompagner son développement en France et à l'International :

Expert Génie Civil h/f

Vous prendrez la direction de projets d'envergure en France et à l'International, en conception et suivi de réalisation d'ouvrages hydrauliques complexes (barrages, stations de traitement des eaux, émissaires, réservoirs, bassins...). Diplômé d'une école d'ingénieurs (ECP, ECL, ENPC, CHEBAP, INSA, ESTP, ENTPE...), vous avez plus de 10 ans d'expérience dans les études et le suivi de la réalisation de projets d'infrastructures.

Poste basé à Nanterre

réf. MET-04-MOE-EGC

Responsables de centre de profit h/f

Vous êtes ingénieur généraliste ou hydraulicien et avez 5 à 10 ans d'expérience en bureau d'études dans le domaine de l'eau. Vous souhaitez prendre la responsabilité d'une unité opérationnelle et assumer le développement commercial et la maîtrise budgétaire de votre unité ainsi que l'encadrement technique d'une équipe d'ingénieurs et de techniciens. Capacités relationnelles, rigueur et ténacité sont indispensables. Plusieurs postes seront à pourvoir en 2004 dans différentes régions de France.

Poste basé en Ile de France

réf. IDF-04-IDF-RU

Poste basé en Rhône Alpes

réf. CES-04-CES-RU

Poste basé Sud-Est

réf. MED-04-MON-RU

Ingénieur d'études Génie Civil h/f

Vous avez une formation de génie-civiliste (ECP, ECL, ENPC, CHEBAP, INSA ESTP...) et 3 à 5 ans d'expérience dans les études de projets d'infrastructures. Vous prendrez en charge des projets de conception d'ouvrages hydrauliques.

Poste basé à Nanterre

réf. MET-04-MOE-CGC

Poste basé à Melun

réf. IDF-04-MEL-CGC

Hydrogéologue spécialiste en modélisation h/f

Vous êtes hydrogéologue, expérimenté en modélisation (Modflow et/ou logiciel maison) et avez 5 à 10 ans d'expérience en bureau d'études. Vous prendrez en charge des missions d'expertise technique, de développement commercial et d'animation d'équipe.

Poste basé à Nanterre

réf. MET-04-ENV-MOD

Maîtres d'œuvres grands ouvrages hydrauliques h/f

Vous prendrez en charge des missions de supervision de chantiers dans le cadre de la réalisation de grands ouvrages hydrauliques en région parisienne. Vous avez 5 à 10 ans d'expérience dans des missions similaires.

Poste basé à Nanterre

réf. MET-04-MOE-MOE

Poste basé à Melun

réf. IDF-04-MEL-MOE

Ingénieur environnement h/f

Vous avez une formation généraliste en environnement et avez développé, en bureau d'études, une expérience de 5 à 10 ans dans le domaine des études diagnostiques « sols pollués » et « milieux industriels » (ESR, EDR, dépollution, dossiers réglementaires). Vous prendrez en charge des missions d'expertise technique, de développement commercial et d'animation d'équipe.

Poste basé à Nanterre

réf. MET-04-ENV-SOL

Chef de projet hydraulique fluviale h/f

Vous avez une formation d'ingénieur hydraulicien (ENSHMG, ENSEEIHT, ENGEES...) ou généraliste (Centrale, Agro...) et une expérience de 5 à 7 ans en bureau d'études. Une bonne connaissance de la modélisation numérique des écoulements vous permettra de prendre en charge des projets diversifiés en hydraulique fluviale.

Poste basé à Nanterre

réf. MET-04-EHF-CDP

Technicien metteur en route d'installations de traitement d'eau h/f

Vous avez un DUT/BTS en électro-mécanique ou maintenance industrielle et 3 ans d'expérience dans la mise en route d'installations, si possible dans une entreprise du secteur de l'eau. Vous participerez au suivi de fabrication et au réglage de nos unités compactes d'ultrafiltration membranaire. Vous prendrez ensuite en charge le suivi et le dépannage de ces installations.

Poste basé à Nanterre

réf. AQT-04-SIE-TEC

orc.fr


SAFEGE
Ingénieurs Conseils



Merci d'adresser lettre manuscrite et CV en précisant la référence du poste choisi à Direction des Ressources Humaines, SAFEGE, 15/27 rue du Port, Parc de l'Ile, 92022 Nanterre Cedex. E-mail : drh@safège.fr

La Ville de Nantes

270 000 habitants, recrute par voie statutaire ou contractuelle, pour sa **Direction Générale Urbana**, un

Chargé de Mission Environnement Ingénieur Subdivisionnaire - H/F

Rattaché au Directeur Général Adjoint à l'Urbanisme et à l'Aménagement, dont la Direction Générale regroupe les directions chargées de l'urbanisme et la direction des espaces verts, vous êtes chargé de renforcer la politique de développement durable de la ville de Nantes, soit directement en tant que pilote des études et/ou des dispositifs opérationnels (OPATB, éducation et sensibilisation au développement durable, relations avec les syndicats de rivières, suivi des relations des réseaux nationaux et européens...), soit en tant que responsable transversal des actions d'animation et de communication y étant liées.

CONTACT :
M. LEPINE,
Directeur Général
Adjoint d'URBANA
02 40 41 91 90.

A ce titre, vous piloterez l'Agenda 21 de la ville de Nantes, et veillerez notamment à sa déclinaison opérationnelle et à son évaluation. Vous serez responsable des relations, en ce domaine, avec les services de la communauté urbaine, avec laquelle la ville partage les compétences en matière de politique de développement durable.

Adressez candidature, curriculum-vitae, dernier arrêté de situation administrative à : Monsieur le Député-Maire de Nantes
Direction Générale du Personnel - 2, rue de l'Hôtel de Ville
44094 Nantes cedex 1, **avant le vendredi 12 mars 2004.**



NANTES

PRECONTACT



Ville de Goussainville

Val d'Oise
Chef-Lieu de canton
30 000 habitants

recrute pour son Service Urbanisme

1 INSTRUCTEUR DU DROIT DES SOLS

Ingénieur ou Attaché

Missions : Sous l'autorité du Responsable de Service, vous assurerez le suivi administratif et technique du service de l'urbanisme réglementaire et notamment :

- Instruction des autorisations du droit des Sols (Permis de construire, Permis de démolir, Déclarations de Travaux, Certificats d'urbanisme...) et suivi de l'action foncière de la commune, notamment les demandes relatives au droit de préemption.
- Participation à l'analyse des projets de construction avec les partenaires publics et privés.
- Accueil du public et Conseils auprès des pétitionnaires.
- Participation aux réflexions urbaines, notamment à l'occasion de la révision du Plan Local d'urbanisme.
- Mise à jour des données de l'action économique.

Profil souhaité :

- Bonne connaissance en Droit de l'urbanisme et de la construction.
- Expérience professionnelle dans le domaine.
- Rigueur, sens de l'organisation et de l'initiative.
- Sens des relations humaines et du travail en équipe, aptitude à la négociation et à la pédagogie.
- Capacité d'analyse, de synthèse et rédactionnelle
- Maîtrise de l'outil informatique.

Recrutement : Selon dispositions statutaires, par voie de mutation.

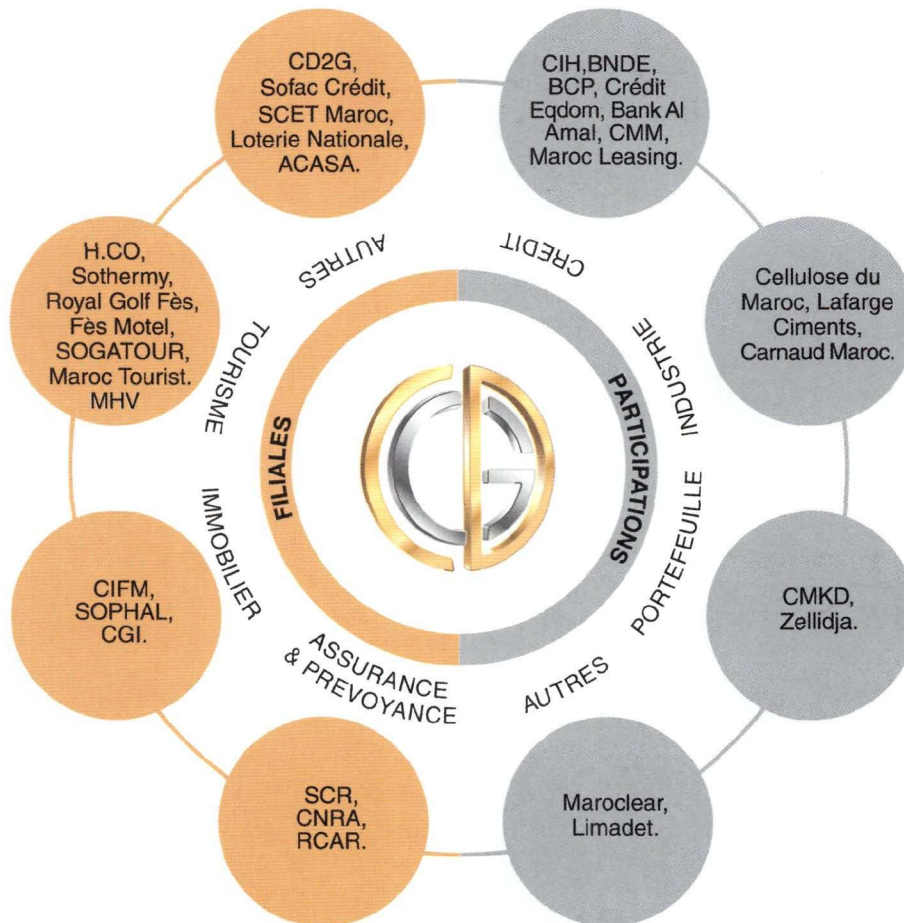
Le poste est à pourvoir immédiatement

Avantages : Rémunération statutaire + Régime indemnitaire + Prime de fin d'année - Véhicule de service

Merci d'adresser votre candidature
(lettre de motivation, CV détaillé et photographie) à :

Madame le Maire
HÔTEL DE VILLE - PLACE DE LA CHARMEUSE
B.P. 30 - 95191 GOUSSAINVILLE Cedex

Groupe CDG, au cœur du développement économique du Maroc



Structurée en 4 pôles d'activités (Pôle Participations et Placements, Pôle Immobilier, Pôle Promotion de l'Épargne et Pôle Marchés des Capitaux), la CDG a pour vocation première de gérer et sécuriser l'argent de quelques 1 300 000 affiliés de la CNSS, de la CNRA et du RCAR, ainsi que l'épargne collectée par la CEN, les fonds de travail, les sommes canalisées par les secrétaires greffiers et les notaires et divers autres déposants. Fort d'une vingtaine de filiales, le Groupe CDG est un investisseur institutionnel de premier ordre intervenant dans divers segments de l'économie nationale. Des investissements qui se traduisent notamment par des prises de participations dans de grandes banques, des organismes de crédit et des fleurons de l'industrie marocaine. A travers ses différentes filiales, le Groupe est également très actif tant sur le créneau des instruments de gestion collective de l'épargne (création de SICAV et de FCP) que sur celui de l'immobilier social (CGI, CIFM, SOPHAL...). Ses 2 500 collaborateurs font ainsi fructifier les fonds qui lui sont confiés au profit de ses partenaires-clients en particulier, et au service de l'essor économique et social du Maroc en général.

GROUPE



صندوق الودائع والإدارة
CAISSE DE DEPOT ET DE GESTION

L'AVENIR EN PARTAGE

www.cdg.org.ma



GROUPE *egis*

INGÉNIERIE

Spécialisée

Scetauroute
Semaly
ISIS
Jean Muller International
Infraplan

Régionale

ACI
Beterem Infrastructure
Beture Infrastructure
Ouest Infra
Est Infra Ingénierie
Sud-Ouest Infra
Seralp Infrastructure

Développement

Bceom
Bdpa

Europe

Allemagne : Dorsch Consult
Espagne : Eysar

MONTAGE DE PROJETS

Egis Projects
Egis Projects Asia-Pacific
Egis Dorsch Development

EXPLOITATION

Transroute International
12 filiales françaises
et internationales

Améliorer les déplacements urbains et périphériques, développer les transports collectifs, moderniser le paysage urbain, améliorer les liaisons interurbaines routières et ferroviaires, mieux gérer l'eau, protéger contre les crues... le Groupe Egis participe au progrès de notre environnement quotidien et de notre qualité de vie.

Le pôle d'ingénierie du Groupe Egis met à votre service ses experts et une large palette de prestations : audit, études et gestion globale de projet, assistance à maîtrise d'ouvrage, missions techniques ponctuelles.

Le pôle montage de projets vous aide à créer des Partenariats Publics-Privés (PPP) et à exploiter des infrastructures.

Avec 2 500 collaborateurs en France, ses sociétés spécialisées et 50 implantations régionales, le Groupe Egis vous accompagne dans la réalisation de vos projets.

Avec vous, nous changeons la vie



11, avenue du Centre - 78286 GUYANCOURT Cedex - FRANCE
Tél : 01 30 48 44 15 - Fax : 01 30 48 49 86 - Site web : www.groupegis.com