

# La Direction des Routes et de la Circulation Routière



Michel FÈVE

## L'ACTION ENTREPRISE POUR ADAPTER LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL A NOTRE ÉCONOMIE

*L'action entreprise depuis plusieurs années par la Direction des Routes et de la Circulation Routière pour adapter l'infrastructure routière de la France à une économie industrielle en expansion a commencé à porter ses fruits.*

*En quatre ans, de 1971 à 1974, 1 236 km d'autoroutes de liaison et de voies rapides urbaines ont été réalisées, tandis que 2 315 km de route, en équivalent de voies de circulation de 3,50 m, ont été réaménagées ou construites sur le réseau traditionnel; ce qui correspond à plus de 1 000 km d'itinéraires.*

Au cours de cette même période, les équipements de 106 plans de circulation ont été financés, 43 viaducs métalliques démontables mis en service, 6 200 km d'itinéraires renforcés, et une circulation hivernale sans équipements spéciaux, garantie sur plus de 8 500 km de routes, sauf hivers exceptionnellement rigoureux.

La sécurité routière enfin, connaît une nette amélioration grâce à la conjonction d'actions multiples qui ont permis de diminuer le nombre des morts de près d'un millier en 1973 par rapport à 1972.

Cependant, en cette fin d'année 1974, l'inquiétude s'est instaurée dans le domaine routier. La progression des dotations budgétaires sera plus faible en 1975 que par le passé et le VI<sup>e</sup> Plan ne pourra pas être réalisé, de nombreuses opérations urgentes devant être repoussées à des dates ultérieures.

Pourtant, si la crise de l'énergie a entraîné une hausse particulièrement vive du coût des travaux dans le secteur routier, ses effets sur le trafic sont encore peu sensibles. Aussi, comme les années précédentes, la lutte contre la congestion du trafic a-t-elle seulement permis en 1974 de freiner le développement de la saturation du réseau et non d'améliorer la situation : la longueur des sections saturées continue à augmenter et le retard ne peut pas être comblé.

Or la route assure désormais une part prépondérante des transports et des déplacements — elle supporte en effet près de 9/10<sup>e</sup> de la circulation des voyageurs et la moitié de celle des marchandises — et pendant la durée du VI<sup>e</sup> Plan, c'est elle qui a dû assumer presque toute l'augmentation de la demande de transport, il apparaît d'ailleurs bien hasardeux de penser que le renchérissement de l'essence puisse sensiblement amoindrir le rôle du seul mode de transport qui assure de façon parfaite le porte à porte.

Enfin, dans un climat de compétition économique particulièrement vive, il convient de ne pas oublier l'atout considérable que constituent pour nos principaux concurrents, la densité et la qualité de leur réseau autoroutier.



A.06 - B.06 au sud de Paris

L'action engagée en faveur des transports collectifs ne saurait donc dispenser de poursuivre les efforts nécessaires, pour assurer dans des conditions satisfaisantes la majeure partie des transports de la nation; un ralentissement de l'œuvre entreprise, décidée en fonction de circonstances passagères risquerait en effet de compromettre gravement l'avenir.

En conséquence, la politique routière définie ces dernières années doit être maintenue dans ses grandes lignes, les rythmes et les modalités pouvant être adaptés à un niveau de ressources compatibles avec les contraintes conjoncturelles.

Cette politique s'articule autour de trois objectifs fondamentaux :

Notre premier objectif est de développer l'infrastructure pour lutter contre la congestion du trafic.

La priorité est donnée à l'extension du réseau d'autoroutes de liaison dont près de 500 km seront mis en service en 1975.

Toutefois le réseau national de rase campagne ne sera pas négligé et la politique d'aménagements progressifs (déviations, doublements, créneaux de dépassement, rectifications ou calibrages, etc.) sera poursuivie dans la mesure de nos possibilités budgétaires.

En milieu urbain, une pause devra être marquée dans la réalisation des investissements lourds, en avance au VI<sup>e</sup> Plan sur ceux de rase campagne, l'accent étant mis sur des techniques plus légères et plus économiques : passages souterrains à gabarit réduit, viaduc métalliques démontables, d'une part, meilleure utilisation des infrastructures existantes par la poursuite et le développement de la politique des plans de circulation, d'autre part, qui se sont révélés être des moyens particulièrement efficaces pour améliorer les conditions de circulation des automobiles et des transports collectifs : 75 km environ de voiries rapides seront cependant mis en service en 1975.

Notre second objectif est de rénover et sauvegarder le patrimoine routier.

En effet, la plupart des chaussées du réseau national n'avaient pas été construites pour résister à une circulation intense de véhicules lourds et l'ancienneté de leurs structures les rendaient particulièrement vulnérables pendant les périodes de dégel. Il en résultait une dégradation rapide, gêne à la fois pour l'usager et l'économie du pays.

La rénovation des grands axes routiers qui supportent la plus large part de l'accroissement du trafic est donc, pour nous, un objectif fondamental.

Cette politique repose essentiellement sur les renforcements coordonnés par itinéraires complets qui permettent :

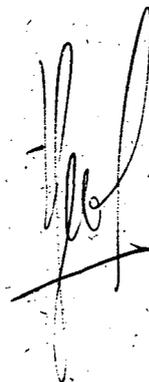
- de garantir un niveau de service élevé sur les itinéraires rénovés,
- de classer « hors gel » ces itinéraires et d'assurer ainsi le désenclavement des régions desservies,
- d'assurer ensuite le maintien des chaussées en bon état grâce à un entretien préventif complet, condition nécessaire de la pérennité des améliorations dues au renforcement et à la construction des routes.

Notre troisième objectif enfin est d'améliorer la sécurité du trafic, d'accroître le confort et l'agrément des routes et de faciliter la circulation par une politique multiforme d'exploitation du réseau et de service à l'usager. Une attention prioritaire sera accordée aux progrès de la sécurité. Il convient en effet de consolider et d'améliorer les résultats obtenus par les dispositions réglementaires relatives, notamment au port de la ceinture de sécurité et aux vitesses maximales, et grâce à la politique maintenant systématique d'aménagement des points dangereux et d'équipement du réseau.

La mise en œuvre de cette politique rendait nécessaire un élargissement considérable des moyens financiers. Certaines réformes ont permis cet élargissement, dont les deux plus importantes ont été :

- d'une part l'élaboration de nouveaux modes de concession et de financement des autoroutes, intéressant le secteur privé comme le secteur public,
- d'autre part, le transfert aux départements des routes nationales secondaires. Ce transfert, qui donne à l'État la possibilité de concentrer son effort sur les axes les plus importants, est en voie d'achèvement, puisque la quasi-totalité des départements concernés ont actuellement donné leur accord à cette opération.

Enfin, le succès de cette politique passait par un effort de « management » : c'est ainsi que la Direction des Routes et de la Circulation Routière a joué un rôle pilote, au sein de l'administration, pour la rationalisation des choix budgétaires et les méthodes de sélection et de programmation des investissements.



**Michel FÈVE.**

Directeur des Routes et de  
la Circulation Routière

## COMPÉTENCE ET CHAMP D'ACTION

La Direction des Routes et de la Circulation Routière a dû, au cours des dernières années s'organiser pour remplir pleinement le rôle qui lui incombe : conception, planification, programmation, réalisation et exploitation du réseau national. Le montant total des ressources consacrées au réseau national (crédits budgétaires, emprunts, fonds de concours) a été multiplié par 5,5 au cours des dix dernières années. Une politique globale et cohérente a été définie en fonction de cette croissance, qui a conduit à modifier l'organisation de la Direction de façon à rendre celle-ci mieux structurée et plus hiérarchisée.

La Direction comprend trois grands services :

- le service des Programmes et des Investissements, comprenant 1 sous-direction et 1 division,
- le service de l'Entretien des Routes et de la Circulation Routière, comprenant 2 sous-directions et 1 division (Exploitation Routière),
- le service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes dont il sera traité plus loin.

La Division de l'Exploitation Routière en particulier a vu son rôle considérablement accru depuis sa création en 1969; son action recouvre tout ce qui permet d'assurer un meilleur écoulement du trafic sur un réseau donné. Sa finalité est la recherche, en liaison avec les services chargés des problèmes d'équipement, du meilleur service possible rendu aux usagers. La division s'appuie, pour les missions d'information en particulier sur la section Équipement du Centre National d'Information Routière.

En outre un certain nombre de « cellules » ont été créées auprès du Directeur pour lui permettre d'exercer une action directe sur l'orientation de la politique routière et l'exécution des tâches essentielles de la Direction : section de politique routière, cellule « réseau autoroutier » et service du Contrôle des Sociétés Concessionnaires d'Auto-rou-tes.

**LE S.E.T.R.A.** (Service d'Études Techniques des Routes et Auto-rou-tes).

Une partie importante des moyens techniques indispensables à la Direction des Routes, est apportée par le S.E.T.R.A. qui, partie intégrante de la Direction, est étroitement associé à la définition et à la mise en œuvre de la politique routière.

Dirigé par un Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, le S.E.T.R.A. a été créé le 1<sup>er</sup> décembre 1967 par le regroupement de plusieurs services techniques.

## LES INSPECTIONS GÉNÉRALES SPÉCIALISÉES DANS LE DOMAINE ROUTIER

Six missions spécialisées d'Inspection Générale dans le domaine routier ont été créées le 17 mai 1973; chacune de ces inspections porte sur plusieurs circonscriptions territoriales.

L'un des objectifs essentiels de la création de ces missions est de décharger les Inspecteurs Généraux Territoriaux d'une partie de leurs tâches (notamment celles qui comportent une part de gestion) pour leur permettre d'exercer plus efficacement leur mission essentielle de contrôle, l'autre est la recherche d'une impulsion accrue aux actions d'équipement et d'exploitation de la route, actions qui débordent presque toujours du cadre d'un département et très souvent d'une région.

## POLITIQUE ROUTIÈRE

La nécessité de la modernisation du réseau routier français engagée depuis une dizaine d'années, est fondée en particulier sur la croissance des transports terrestres au cours du VI<sup>e</sup> Plan, croissance dont la route a assuré 98 % pour le trafic voyageur et 85 % pour le transport de marchandises; en 1985, les transports routiers représenteront environ 85 % de la totalité des transports terrestres de voyageurs.

Or, jusqu'en 1960, les investissements routiers étaient restés à un niveau très insuffisant.

Pour remédier à cette situation un effort a été engagé dans trois directions principales :

— redistribution des rôles entre l'État et les départements pour ce qui concerne le réseau national; sur un réseau national comprenant 82 000 km au total, 27 500 km ont été intégrés dans le schéma directeur des grandes liaisons routières élaboré conjointement par la D.A.T.A.R. et la Direction des Routes et de la Circulation Routière; la loi de finances pour 1972 a autorisé le transfert dans la voirie départementale des 55 000 km de routes nationales non incluses dans le schéma directeur. L'État pourra ainsi concentrer son effort sur les liaisons du schéma directeur, tandis que les voies à vocation départementale pourront être mieux gérées et les ressources financières affectées, accrues. Fin 1974, 88 départements sur 91 intéressés ont accepté le transfert.

— accroissement et diversification des ressources consacrées à la route; 3 types de ressources contribuent aux investissements routiers sur le réseau national : les ressources budgétaires (budget général et fonds spéciaux d'investissements routiers), les fonds de concours des collectivités locales à la voirie urbaine, les emprunts pour le financement des autoroutes, dont les annuités sont couvertes au moyen du péage.

Globalement les ressources ont été en 10 ans multipliées par 5,5.

Les dépenses de développement de l'infrastructure correspondantes se sont réparties de la façon suivante au cours des dernières années :

- 37 % au titre de la voirie urbaine,
  - 42 % au titre des autoroutes, principales bénéficiaires,
  - 21 % pour la modernisation des routes traditionnelles.
- Mise en œuvre de méthodes plus économiques soit au niveau de la conception, soit au niveau de l'exécution.

A la suite des nouveaux financements mis en œuvre, le secteur autoroutier apparaît le plus dynamique; c'est lui qui bénéficie de l'augmentation la plus importante par rapport aux crédits du V<sup>e</sup> Plan. On a ouvert 1 236 km d'autoroutes de 1971 à 1974 contre 150 km par an pendant le V<sup>e</sup> Plan. Il est prévu que ce rythme

passera rapidement à 700 ou 800 km. Ainsi, alors que notre pays dispose actuellement de 2 800 km d'autoroutes, leur longueur doit se situer aux environs de 3 400 km à la fin de 1975 et 6 000 km à la fin de 1978, pour atteindre 7 500 km en 1980 et 15 000 km en 1990. Les études portant sur les autoroutes futures sont activées de telle sorte qu'elles ne constituent pas dans l'avenir un goulot d'étranglement pour le développement des réalisations:

En ce qui concerne la voirie urbaine (radiales pour la pénétration en ville — notamment des autoroutes de liaison, rocade de protection du centre), les crédits se répartissent à peu près par moitié entre la région parisienne et la province.

Quant au réseau de rase campagne, il n'intervient qu'au 3<sup>e</sup> rang des priorités dans le plan de modernisation du réseau routier. Il convient donc de rechercher l'accroissement de sa capacité par une politique d'aménagements progressifs conçus de façon cohérente par itinéraire. Mais faute de moyens suffisants, il n'est pas possible de mettre en œuvre une politique d'aménagements de capacité satisfaisante. C'est pourquoi priorité a été donnée à la sauvegarde du réseau : c'est ainsi qu'a été engagée depuis quelques années une politique de renforcements coordonnés, qui se développe rapidement. Au rythme actuel on peut penser que le réseau du schéma directeur sera totalement renforcé d'ici une dizaine d'années. Après renforcement, les itinéraires font l'objet d'un entretien complet destiné à maintenir leurs qualités retrouvées.

En outre une action a été engagée pour améliorer la viabilité hivernale en vue de permettre la circulation sans équipements spéciaux, sauf hiver exceptionnellement rigoureux, sur les axes renforcés.

Enfin un effort sera fait pour améliorer le plus largement possible l'équipement des routes.

Ces deux dernières actions (viabilité hivernale et équipement) participent à la politique d'exploitation de la route qui vise à améliorer le

service à l'usager. Cette politique consiste à :

- lutter contre les causes de perturbation du trafic,
- équiper la route de meilleurs dispositifs de sécurité, d'information et de guidage,
- améliorer la qualité de l'environnement.

Au total le développement des moyens financiers, et notamment budgétaires, permet de définir et de mettre en œuvre progressivement une politique routière globale et cohérente.

Pour réussir cette entreprise deux conditions principales paraissent devoir encore être remplies :

- non seulement développer les moyens financiers au rythme actuel pendant au moins 10 ans, mais encore augmenter sensiblement les moyens budgétaires consacrés à l'aménagement des routes de rase campagne pour lesquelles il est impossible actuellement de mettre en œuvre un véritable plan de modernisation;

- avoir le souci tant au niveau des ingénieurs qu'à celui des « aménageurs » d'intégrer les problèmes de l'environnement dans la conception des projets d'infrastructure notamment en milieu urbain.

Il convient en somme de concilier le développement de l'automobile et ses bienfaits avec la recherche d'une amélioration de la qualité de la vie, et de faire assumer par les services de l'Équipement au-delà de leur mission de constructeur une mission d'aide et de service à l'usager de la route.

## ORGANISATION

### Conseillers techniques

Les attributions des Conseillers Techniques portent sur les questions suivantes :

- contrôle des ouvrages d'art,
- conduite de la politique de l'exploitation routière,
- préparation des règles techniques concernant les véhicules et leurs équipements, organisation du contrôle technique des véhicules,

de la réception des véhicules et de l'homologation de leurs dispositifs, liaisons avec le service des Mines,

- coordination des différents services responsables des investissements, des programmes et de l'exploitation des autoroutes de liaison, ainsi que du contrôle des sociétés concessionnaires.



Bernard GAUVIN  
Chargé de mission

### Services et sections rattachés au Directeur

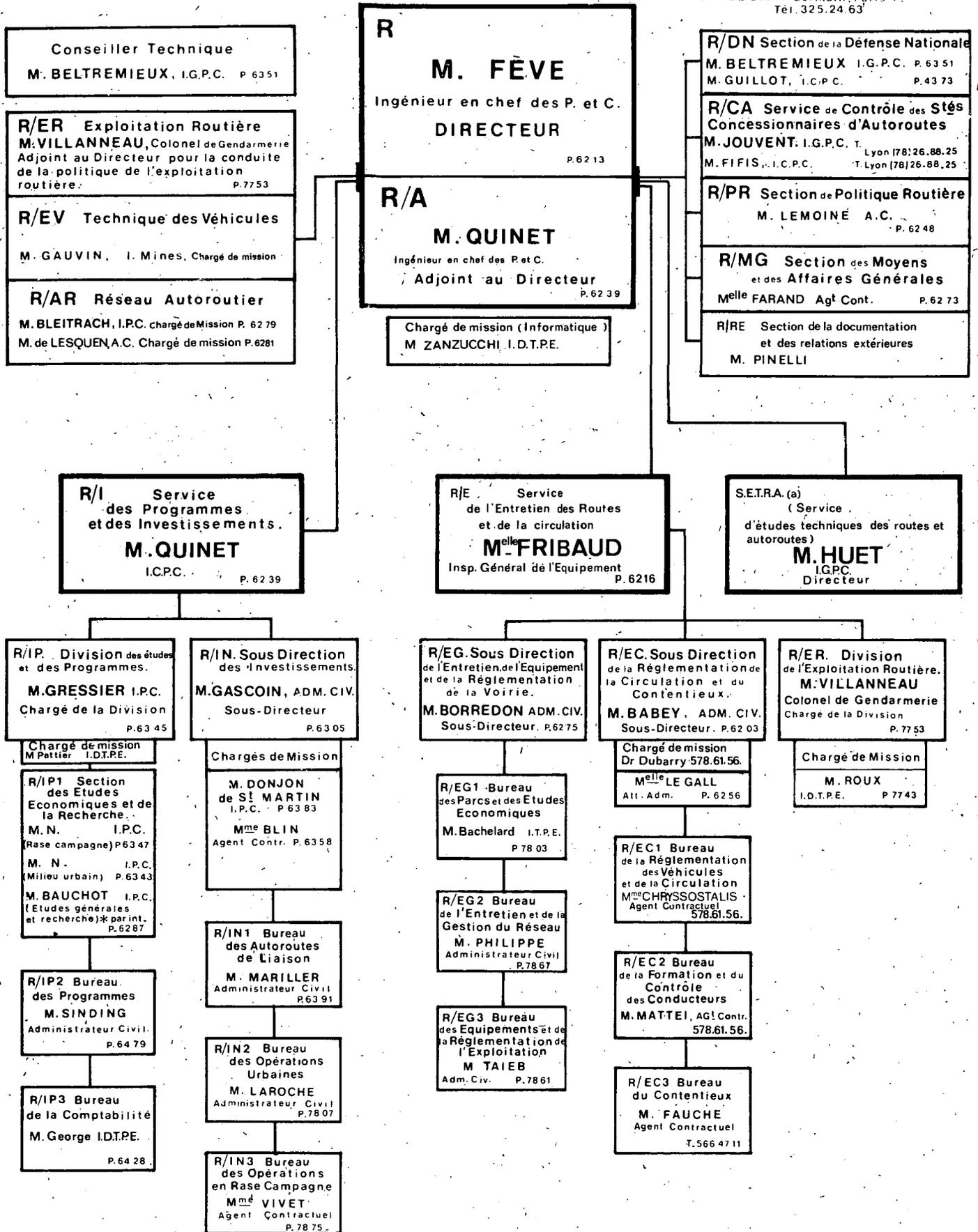
- Section de la Défense Nationale.
- Service de Contrôle des Sociétés concessionnaires d'Autoroutes : suivi de la réalisation des autoroutes de liaison par les sociétés concessionnaires, vérification de la conformité des ouvrages aux projets approuvés, contrôle de la qualité technique et de l'exécution en liaison avec le S.E.T.R.A. contrôle et coordination de l'exploitation.



Albert JOUVENT  
IGPC

# DIRECTION des ROUTES et de la CIRCULATION ROUTIERE.

244 Bd Saint Germain, Paris 7<sup>e</sup>  
Tél. 325.24.63



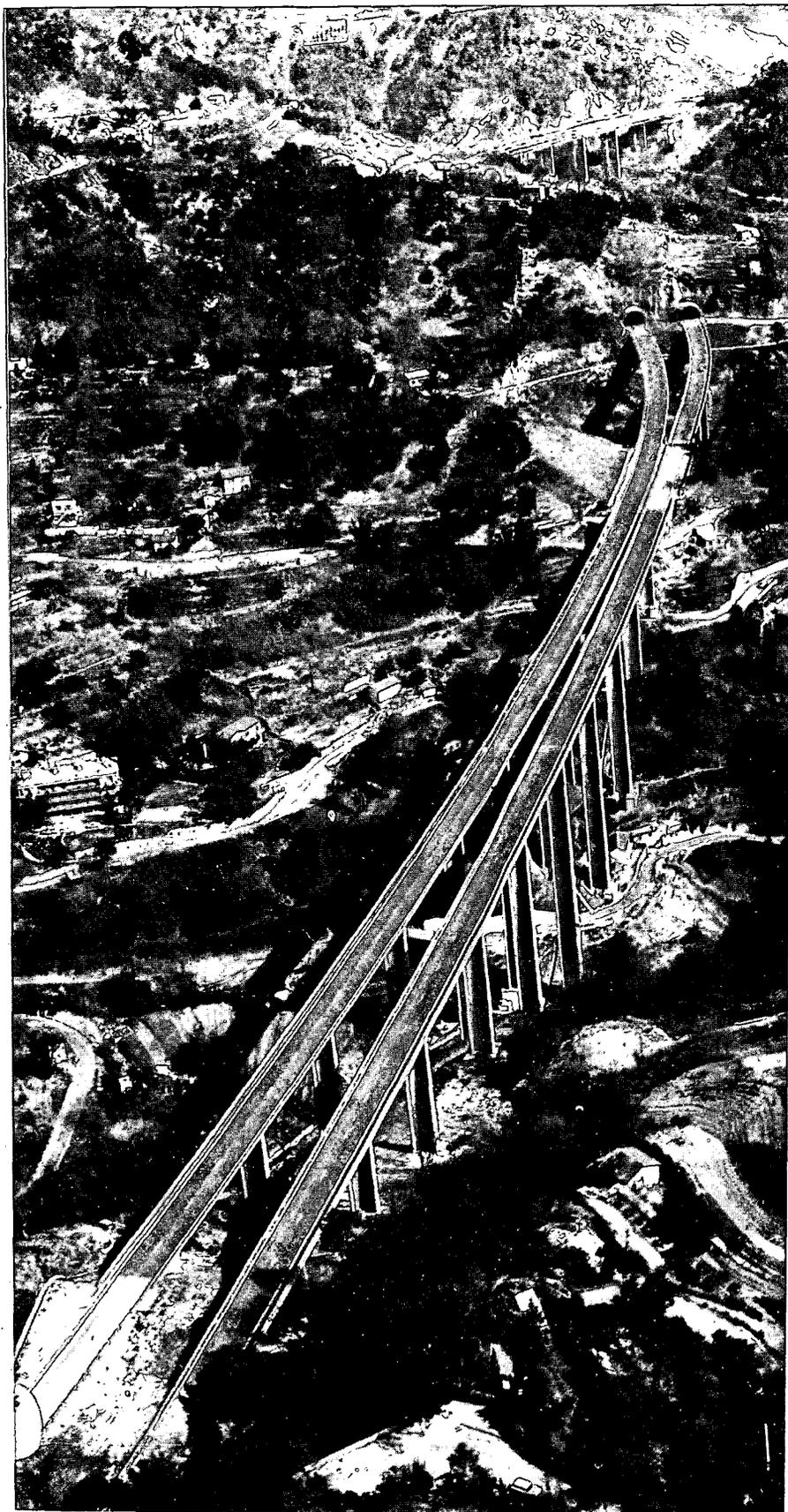
(\*M. BAUCHOT est, en outre, chargé de suivre la programmation et le financement des autoroutes prévues à moyen terme ainsi que, pour l'ensemble de la Direction, le programme finalisé de sécurité routière et les travaux des organismes internationaux dans le domaine routier.

- Section de politique routière : études visant à définir les grandes lignes de la politique routière française et des grandes actions à entreprendre au niveau le plus général (place de la route dans l'économie française, origine des ressources, comparaisons avec les pays étrangers, etc.). Élaboration des Plans d'Action et rapport d'activité de la Direction des Routes et de la Circulation Routière.
- Section des Moyens et des Affaires Générales : gestion des personnels de la Direction, liaisons avec la D.P.O.S. en ce qui concerne les effectifs et les règlements des personnels des services techniques centraux, personnels hors organigramme, crédits de fonctionnement, missions, locaux et mobilier, courrier parlementaire, questions écrites et orales, Comité Technique Paritaire, Cour des Comptes...
- Section de la Documentation et des Relations extérieures : Documentation et information interne, relations avec la presse, réception et information du public, visites et stages techniques notamment au titre de la coopération technique, participation au Comité de rédaction de la revue ELT.

## Service des programmes et des investissements

### Division des études et programmes

- Section des études économiques et de la recherche :
  - Élaboration des doctrines, calculs de rentabilité, études économiques et financières nécessaires à l'établissement des programmes d'investissement, plans à long et à moyen terme, coordination de la recherche et des études routières.
  - Suivi de la programmation et du financement des autoroutes prévues à moyen terme et du programme finalisé de sécurité routière ainsi que les travaux des organismes internationaux dans le domaine routier.



La Provençale (A.08) — Section Roquebrune - Menton



Jacques GASCOIN  
Sous-Directeur



Claude GRESSIER  
Chargé de la Division

20 000 habitants, problèmes généraux juridiques et administratifs et réglementation pour l'ensemble des investissements.

Chacun des trois bureaux ci-dessus est chargé de la mise en œuvre des opérations d'investissements de son domaine (définition des normes techniques des voies routières et fixation des caractéristiques techniques des projets, lancement et suivi des procédures foncières et des travaux, problèmes de concession des ouvrages...).

### Service de l'entretien des routes et de la circulation

#### Sous-Direction de l'Entretien, de l'Équipement et de la Réglementation de la Voirie

- Bureau des Parcs et des Etudes Économiques : Études économiques et financières pour l'établissement des programmes d'entretien et de renforcements coordonnés, gestion du matériel et des installations fixes des parcs et des laboratoires, comptabilité générale des opérations en régie, comptabilité analytique de l'entretien du réseau national, préparation des programmes de viabilité hivernale, gestion des crédits des C.E.T.E.
- Bureau de l'Entretien et de la Gestion du Réseau : préparation et gestion des programmes d'entretien, de renforcements coordonnés et de grosses réparations, catégories de routes et nomenclature, classement et déclasserment, affaires domaniales (alignements, accès...).
- Bureau des Équipements et de la Réglementation de l'Exploitation : exploitation des autoroutes et des routes nationales, signalisation routière, publicité, problèmes de sécurité et d'équipements liés à l'exploitation de l'infrastructure, plantations, Transports exceptionnels, surcharge des véhicules.



Paulette FRIBAUD  
IGE



Jacques BORREDON  
Sous-Directeur

#### Sous-Direction de la Réglementation de la Circulation et du Contentieux

- Bureau de la Réglementation des Véhicules et de la Circulation : règles générales de circulation, réglementation technique et administrative des véhicules.
- Bureau de la Formation et du Contrôle des Conducteurs : réglementation du permis de conduire, problèmes liés à la formation des conducteurs, aptitude physique des conducteurs, tutelle du Service National des Examens du Permis de Conduire.
- Bureau du Contentieux : contentieux des affaires générales expropriations, dommages de travaux publics, permissions de voirie, marchés, suspension du permis de conduire.

- Bureau des Programmes :
  - gestion financière et administrative des affaires ci-après : schéma directeur de rase-campagne, schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, définition générale des tracés, plans et programmes pluriannuels, tranches annuelles.

#### — Bureau de la Comptabilité :

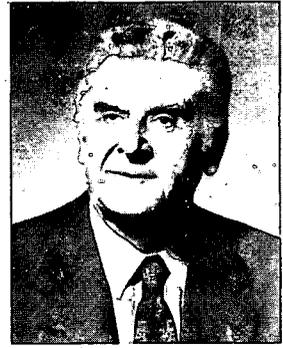
- gestion comptable des crédits, d'investissement, rapports financiers avec les sociétés d'autoroutes.

#### Sous-Direction des Investissements

- Bureau des Autoroutes de Liaison : autoroutes concédées ou non concédées.
- Bureau des opérations urbaines : réseau routier national en milieu urbain (agglomération de plus de 20 000 habitants et ensemble de la Région Parisienne).
- Bureau des Opérations de rase-campagne : réseau routier national de rase campagne, y compris les agglomérations de moins de



La Provençale (A.08) — Section Le Cannet-des-Maures - Puget-sur-Argens



Georges **BABEY**  
Sous-Directeur

### Division de l'Exploitation Routière

La Division est responsable de l'exploitation du réseau routier national, y compris les autoroutes concédées ou non. Cette mission recouvre les activités suivantes :

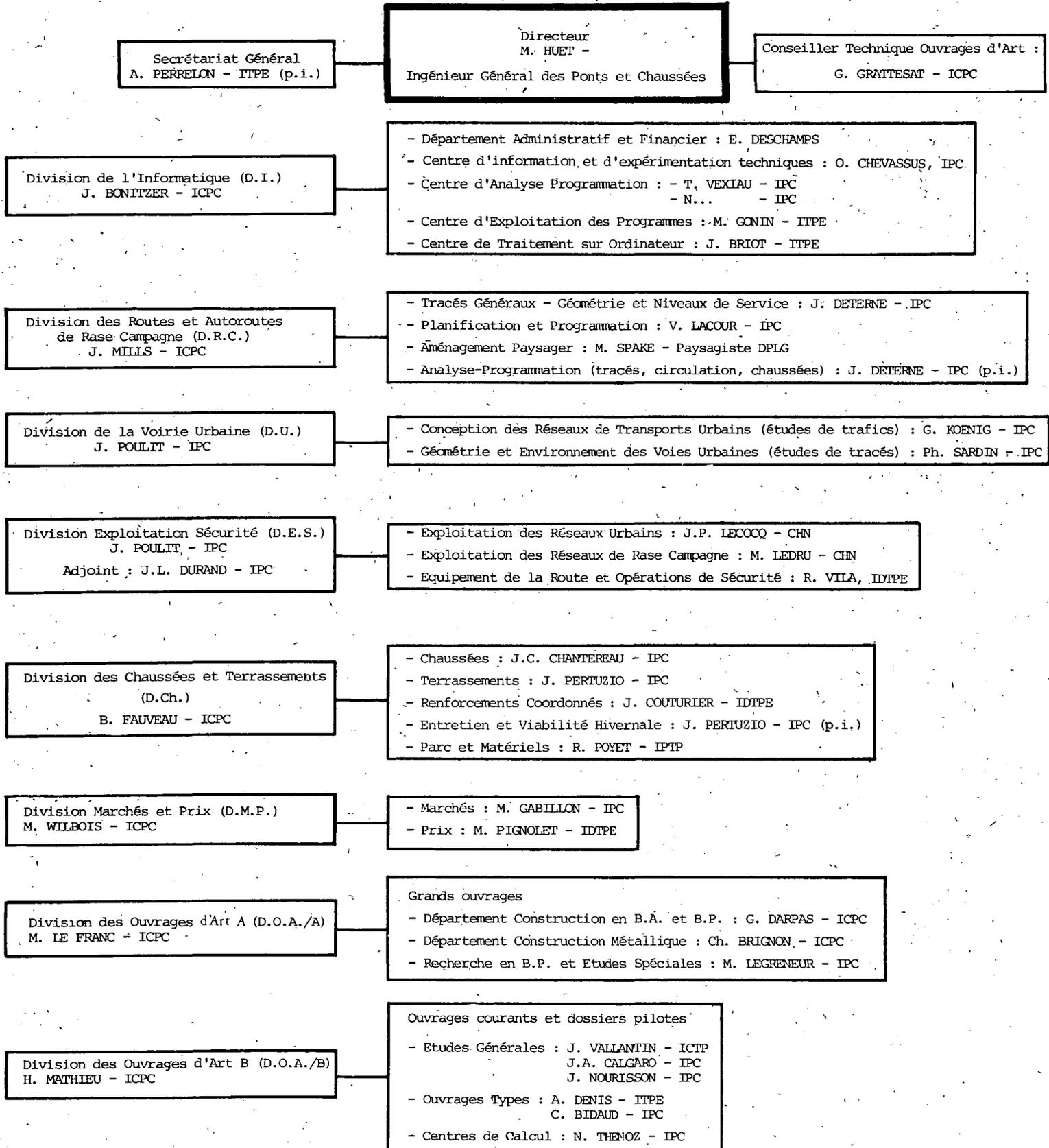
- les actions du type « déstagement », « itinéraires bis », « corridor »
- les mesures à prendre pour réduire la gêne causée ou susceptible d'être causée au trafic par des chantiers ou des incidents divers,
- la pose des barrières de dégel,
- toutes autres opérations résultant du développement de la politique d'exploitation du réseau que la division est chargée de promouvoir.

Ces actions impliquent le choix, la programmation annuelle et la réglementation des actions, la coordination avec les ministères intéressés pour leur mise en œuvre, le recueil et le traitement des informations correspondant à chaque action, l'information générale des usagers.



André **VILLANNEAU**  
Chargé de la Division

Direction des Routes et de la Circulation Routière  
 SERVICE D'ETUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES  
 ( S.E.T.R.A )



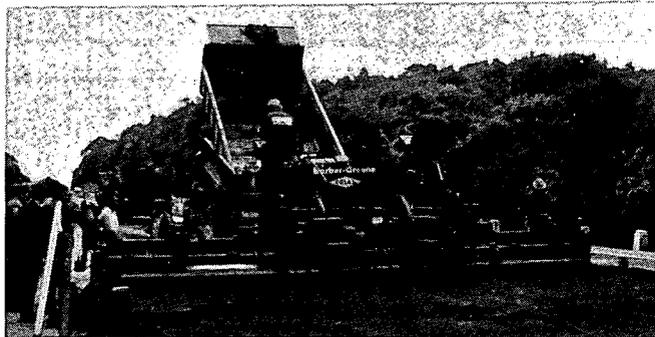
## Le S.E.T.R.A. (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes)



Le S.E.T.R.A. est composé de 5 divisions :

- routes et autoroutes de rase-campagne,
- voirie urbaine,
- exploitation et sécurité,
- chaussées et terrassements,
- marchés et prix, et d'un centre d'étude des ouvrages d'art.

Il a en outre la charge d'une Division de l'Informatique dont la gestion, conçue selon des méthodes industrielles et commerciales, est soumise à un Comité de Direction groupant les Directions intéressées de l'Administration Centrale. Cette Division a pour mission d'assurer tous travaux d'analyse, de programmation et d'exploitation pour l'ensemble de l'Administration Centrale du Ministère ainsi que, dans la mesure de ses moyens, pour les services de la région parisienne et pour d'autres Administrations ou établissements publics ou privés en relations avec le M.E.



Renforcement de la chaussée de l'autoroute de l'Ouest dans le sens Province - Paris par application en grande largeur (plus de 10 m) d'un revêtement de 25 cm d'épaisseur en enrobé bitumineux.

L'action du S.E.T.R.A. porte sur les divers aspects techniques de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes et des autoroutes. Il concentre en particulier ses travaux sur la doctrine, la méthodologie, la recherche appliquée, l'établissement de projets d'ouvrages d'art spéciaux ou exceptionnels et la formation d'ingénieurs spécialisés.

Il donne son avis au Directeur des Routes sur les projets de construction d'autoroutes et de routes nationales.

En ce qui concerne la politique routière, son activité est prolongée sur le plan national par l'activité des C.E.T.E. (Centres d'Études Techniques de l'Équipement).

## Le L.C.P.C. (Laboratoire Central des Ponts et Chaussées)

Bien qu'il ne lui soit pas rattaché, la Direction des Routes ne peut omettre de citer le L.C.P.C. dont elle est le principal utilisateur.

Le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées fut créé par décret du 9 février 1949. Il se substituait au laboratoire de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, subissant une double mutation :

- quantitative : ses effectifs passent de 30 à 500 agents,
- qualitative : la plupart des activités d'essais courants ou études particulières étant progressivement abandonnées pour faire place aux recherches et études générales.

La politique générale du Laboratoire est définie par un conseil, dit « Conseil d'Orientation et de Gestion des Laboratoires des Ponts et

Chaussées », qui comprend notamment les Directeurs de l'Administration Centrale. Elle concerne la Recherche Scientifique et Technique dans les domaines des matériaux, éléments, structures, ouvrages et matériels intéressant les Ponts et Chaussées. Cette activité de recherche s'étend au passage dans la pratique des résultats de la recherche. Le L.C.P.C. participe largement aux expérimentations sur route faites par le SETRA.

En outre ses activités comportent une part notable d'action technique générale, notamment :

- Documentation technique.
- Publications.
- Conseil technique.
- Enseignement et Formation permanente.
- Participation à la réglementation technique.
- Conception de matériels prototypes d'essais.
- Coopération technique avec l'étranger.

Le laboratoire comprend les principales unités suivantes :

- 5 départements définis par l'objet de leurs recherches : chaussées, sols, et fondations, géotechnique, bétons et métaux, structures et ouvrages d'art.
- 6 services définis par leur spécialité scientifique : chimie, mathématiques, informatique, électronique, application des radio-isotopes, matériel.

D'autre part, depuis 1951, a été créé un réseau de 16 laboratoires régionaux qui, depuis 1969, ont été incorporés dans les C.E.T.E. à mesure de la création de ces organismes.



Chantier de renforcement coordonné  
Application d'une couche de base en grave-laitier

# La Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables



Jean CHAPON

## LA POLITIQUE DE LA DIRECTION

*La Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables est chargée, en Métropole et dans les Départements d'Outre-Mer, de la construction, l'entretien et l'exploitation des ports maritimes et des infrastructures de navigation intérieure; elle a également des attributions dans le secteur de l'hydrologie, tant en ce qui concerne la police des eaux intérieures et littorales que la lutte contre les inondations; enfin, lui est confiée la gestion du domaine public fluvial et celle du domaine public maritime.*

## Les données actuelles

D'une longueur de 7 000 km environ, le réseau français des voies navigables achemine un trafic annuel de 14 milliards de tonnes x kilomètres correspondant à 110 millions de tonnes de marchandises transportées dont la moitié est constituée de matériaux de construction. Ce réseau est caractérisé par une très grande homogénéité, tant en ce qui concerne les caractéristiques techniques de l'infrastructure que pour ce qui intéresse la répartition du trafic; la concentration de l'activité du transport par voie d'eau sur certains axes à grand gabarit est illustrée par le fait que les voies accessibles aux bateaux de plus de 1 000 tonnes de port en lourd représentent 25 % de la longueur du réseau et acheminent 75 % du trafic total mesuré en tonnes x kilomètres.

Les ports maritimes français situés, pour les plus importants d'entre eux, au débouché sur le littoral des grands axes de transports intérieurs acheminent plus de la moitié en tonnage (58 %) du commerce extérieur de la Métropole avec un trafic de 295,2 millions de tonnes en 1973 dont 239,1 millions de tonnes aux entrées et 56,1 millions de tonnes aux sorties. L'activité des ports maritimes est en expansion régulière : de 1964 à 1973, en 10 ans, le trafic a plus que doublé et a augmenté de 18,5 % entre 1972 et 1973. Leur activité est aussi marquée par une grande concentration : 73 % du trafic est constitué de produits pétroliers et les six ports autonomes (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes - St-Nazaire, Bordeaux et Marseille) réalisent 88 % du trafic de l'ensemble des ports métropolitains.

Les problèmes de l'eau sont devenus aigus tant en ce qui concerne les eaux superficielles que les eaux littorales. Seule une faible part des cours d'eaux domaniaux est régulièrement entretenue. En même temps qu'augmentent les besoins en eau, tant quantitatifs que qualitatifs, pour l'industrie et l'urbanisation, les ressources ont nettement tendance à se dégrader de ce double point de vue. La défense contre les eaux prend une importance accrue du fait de la croissance des activités concentrées dans des zones soumises à un risque d'inondation ou à l'action de la mer. Enfin, la lutte contre la pollution marine exige la mise en place d'un réseau d'observations de la qualité du milieu qui assure une surveillance efficace d'une part croissante du littoral.



Le port de Sète

## Les grandes orientations de la politique suivie par la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables

La politique d'ensemble retenue pour les ports maritimes et les voies navigables intéresse à la fois l'équipement et l'exploitation des infrastructures dont elle est responsable.

— En matière d'équipement, l'accent est mis sur deux priorités : accroître l'efficacité à court terme du système actuel et créer, par une action à long terme, des conditions favorables à un renforcement des structures industrielles et commerciales du pays.

L'orientation suivie pour l'équipement du réseau des voies navigables consiste en effet à poursuivre l'aménagement de voies à grand gabarit dans les vallées et à préparer le franchissement des seuils entre bassins de façon à améliorer la desserte de l'arrière-pays des principaux complexes portuaires et à renforcer ainsi leur compétitivité dans le contexte international.

Dans le cadre d'une large concertation avec les milieux professionnels intéressés à la voie navigable, une attention particulière est également accordée aux voies à petit gabarit qui connaissent un trafic potentiel suffisant, en raison du complément qu'elles constituent par rapport au réseau à grand gabarit sur lequel elles s'embranchent.

Parallèlement, le développement des équipements portuaires maritimes est conçu dans un double souci : assurer de bonnes conditions de réception de la marchandise et des navires modernes, de plus en plus spécialisés, et favoriser la création de plateformes compétitives pour l'industrie en poursuivant l'équipement prioritaire des trois complexes portuaires de Dunkerque, de la Basse-Seine et de Marseille-Fos, sans négliger pour autant des adaptations plus limitées dans les autres ports.

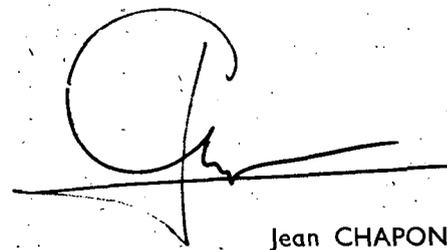
En matière de signalisation maritime, l'augmentation de la taille des navires nécessite la mise en place d'aides supplémentaires à la navigation au voisinage des grands établissements portuaires (Dunkerque, Antifer, le Verdon, Fos). Il convient aussi de mettre en œuvre des dispositifs de surveillance dans le Pas-de-Calais où la navigation est de plus en plus intense.

— Concernant l'exploitation, la politique du Ministère de l'Équipement vise à améliorer la qualité du service offerte aux usagers du réseau des voies navigables et à assurer un fonctionnement fiable du système portuaire. Elle est évidemment définie en fonction des caractéristiques des professions prestataires de services dans les ports et en collaboration avec elles.

— En ce qui concerne les problèmes de l'eau, l'orientation générale consiste à garder la maîtrise des eaux tant sur le plan de la sécurité à assurer face aux menaces d'inondation que sur celui de la disponibilité et de la qualité des ressources en eau indispensables au développement économique.

— Cette action, dans chacun des trois domaines de compétence de la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables, est menée de la même façon dans les Départements d'Outre-Mer pour accélérer leur développement économique et social en prenant évidemment en compte leurs caractéristiques climatiques et géographiques.

Outre son action pour les infrastructures et l'hydrologie intérieure ou marine, la Direction des Ports Maritimes et des Voies navigables a porté son effort sur la valorisation du domaine public maritime et fluvial : son action tend essentiellement à promouvoir la meilleure utilisation collective de ce domaine public en recherchant dans chaque cas à concilier l'exploitation des potentialités économiques (industrielles, touristiques, pêche, extension des ressources du sous-sol, etc...) et la préservation du caractère naturel qui a toujours constitué l'attrait principal du littoral et des voies d'eau.



Jean CHAPON

Directeur des Ports Maritimes  
et des Voies Navigables

## COMPÉTENCE ET CHAMP D'ACTION

Les attributions de la direction sont plus larges que le laisse supposer son appellation traditionnelle; la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables a, en effet, trois secteurs d'activités :

- au plan maritime, elle est chargée non seulement de tous les problèmes concernant les ports, mais également de tout ce qui concerne la signalisation maritime et les aides de toutes sortes à la navigation et la gestion du domaine public maritime (plages, fonds sous-marins jusqu'à 12 milles nautiques du rivage),
- dans le secteur de la navigation intérieure, elle est chargée de tous les équipements de voies navigables, naturelles ou artificielles et ports fluviaux, ainsi que de la police et la gestion du domaine public fluvial (c'est-à-dire le lit et les rives des cours d'eau appartenant à l'État) et enfin de la police de la navigation (quelle que soit la nature juridique des voies et plans d'eau, publics ou privés),
- dans le domaine de l'hydrologie, elle a la responsabilité de la lutte contre les inondations (défense contre les eaux intérieures — lacs et rivières — et contre la mer); elle exerce une action pour la police des eaux (protection de la qualité et de la quantité de la ressource en eau) sur les rivières domaniales et sur un nombre important de cours d'eau et de plans d'eau privés, ainsi que sur l'eau de la mer dans la limite des eaux territoriales (jusqu'à 12 milles nautiques du rivage).

## Les méthodes et l'organisation de la Direction

● La Direction des Ports Maritimes exerce ses activités soit par une intervention directe des services de l'État, soit par l'intermédiaire d'établissements publics qui

sont placés sous son autorité (par exemple les ports autonomes maritimes et fluviaux, les concessionnaires d'outillage public, l'Office National de la Navigation, etc.), soit par le contrôle exercé sur des collectivités publiques ou des personnes privées qui sont normalement chargées de l'exécution de certaines tâches (par ex. : défense contre les eaux), soit enfin par une action de tutelle sur des professions du secteur privé (c'est le cas notamment de tous les prestataires de service qui interviennent dans les ports maritimes et fluviaux, telles les entreprises de manutention, de remorquage, etc.).

Pratiquement, l'action de la Direction s'analyse donc en trois catégories d'activités :

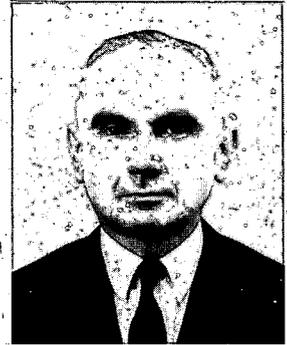
- la gestion directe des crédits budgétaires, dépensés par les services de l'État ou confiés à ses établissements publics, ou des subventions accordées à des collectivités publiques,
- la préparation des lois et l'établissement de la réglementation concernant les structures administratives et juridiques publiques et privées et la gestion du domaine public,
- le contrôle des activités publiques et privées placées sous sa tutelle.

● La Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables ne comportait au niveau central jusqu'à une période relativement récente pratiquement que deux Sous-Directions : la Sous-Direction des Travaux et la Sous-Direction de l'Exploitation auxquelles s'ajoutaient le Service des Phares et Balises et le Service Central des Ports Maritimes et des Voies Navigables.

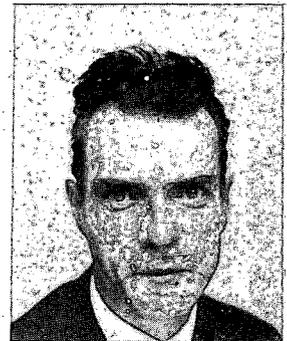
Depuis lors, de nouvelles cellules ont été créées :

- le Service Économique et Financier en 1958,
- le Service Central Hydrologique en 1962,
- le Service Central Technique des Ports Maritimes et des Voies Navigables en 1969,
- le Service d'Information et de Relations Publiques en 1971.

● Grâce à l'appui qu'elle trouve auprès de services extérieurs bien



Michel ROUSSELIN  
Adjoint au Directeur



Olivier NAIRAC  
Chargé de mission



Jean MOUY  
Conseiller scientifique

structurés, qu'il s'agisse de ports autonomes et services spécialisés maritimes ou de navigation, ou des services mixtes confiés aux Directeurs Départementaux de l'Équipement, ou des Services Régionaux de l'Équipement pour ce qui est de la programmation de certains équipements, l'action de la Direction se caractérise par un fonctionnement très déconcentré, les questions traitées au niveau central étant limitées :

— au choix des investissements pour les grandes infrastructures et

à l'établissement des programmes de travaux,

— aux principales orientations concernant l'exploitation et la tutelle des établissements publics et des professions portuaires,

— et à la définition des règles de police et de gestion du domaine public maritime et fluvial ainsi que de la police des eaux.

## **POLITIQUE SUIVIE**

### **Politique en matière de ports maritimes de commerce**

#### **Les données**

La politique portuaire est fondée sur une analyse des données économiques et techniques du trafic maritime qui dicte une spécialisation très poussée des unités de transport qui entraîne à son tour une spécialisation des installations portuaires.

Grande taille, unités et installations spécialisées entraînent, pour d'évidentes considérations de rentabilité, la concentration des moyens sur un nombre limité de sites qui deviennent du même coup les véritables places fortes de la stratégie du commerce extérieur, avec un double effet d'ordre commercial et industriel :

— d'ordre commercial, car l'existence de puissantes installations portuaires exerce une indiscutable attraction sur le trafic, pour autant que soit utilisée à plein la possibilité de réduire les coûts que permet la concentration,

— d'ordre industriel, car la différence très sensible dans les prix de transport, à l'avantage de la voie maritime, appelle sur le littoral les industries dont l'activité est liée au transport de masse.

#### **Les structures**

Ce sont d'abord les six ports maritimes autonomes créés dans le cadre de la loi du 29 juin 1965. L'État leur a confié la mission la plus large avec des responsabilités administratives et financières clairement définies par

les textes construction, et exploitation des équipements, gestion domaniale, promotion commerciale et industrielle, coordination de l'action, des professionnels qui exercent leur activité sur le port.

Mais les structures comprennent également, aux côtés des services maritimes de l'Équipement, les Chambres de Commerce et d'Industrie — et, dans une mesure moindre, les collectivités locales — auxquelles sont confiées les concessions d'outillage public dans les ports non autonomes : en fait, leur rôle dépasse largement celui de simples concessionnaires et les assemblées consulaires jouent dans bien des domaines un rôle comparable à celui des conseils d'administration des établissements autonomes — notamment pour la proposition ou la décision des programmes d'équipement et surtout la définition de la politique commerciale. Dans les ports moyens, un régime d'autonomie adapté à leur taille pourrait d'ailleurs être envisagé si les assemblées consulaires le souhaitent.

#### **Les objectifs**

Défini dans le cadre des Plans Quinquennaux — essentiellement dès la fin du IV<sup>e</sup> Plan et surtout aux V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> Plans — le programme d'équipement vise à atteindre des objectifs précis par la réalisation d'infrastructures et d'outillages permettant :

- la réception des navires de grande taille,
- l'accueil des navires et des cargaisons spécialisées.

Ce programme consiste donc à créer trois ensembles très puissants à Dunkerque, dans la Basse-Seine et à Marseille-Fos cette action prioritaire étant complétée par le renforcement de deux grands ports d'estuaire de la façade atlantique et une modernisation plus ou moins poussée des nombreux autres ports répartis sur nos 3 000 km de rivage.

#### **La politique portuaire au plan des professions**

Du point de vue de la politique portuaire, le problème le plus important est celui de la manutention.

L'intermittence de l'emploi des dockers est encore dans beaucoup de cas le régime le mieux adapté au trafic. Aussi il ne saurait être question de remettre en cause la loi du 6 septembre 1947 qui en constitue la charte. Il est toutefois nécessaire de promouvoir toutes les réformes permettant d'améliorer la productivité de la manutention en même temps que le progrès social par les travailleurs portuaires.

### **Politique en matière de voies navigables**

Cette politique a été définie dans le VI<sup>e</sup> Plan.

Elle repose sur une réflexion sur le rôle de la voie d'eau dans un pays comme la France, c'est-à-dire compte tenu de certaines données d'ordres géographique, technique, économique, politique et social.

— La géographie :

La France dispose d'un réseau hydrographique naturel d'une certaine ampleur mais marqué par un cloisonnement imposé par le relief.

— La technique du transport par voie d'eau a connu depuis la fin de la seconde guerre mondiale deux mutations : la motorisation du matériel traditionnel et l'apparition du convoi de 3 000 tonnes au moins qui nécessitent la création d'un réseau cohérent de voies nouvelles à grand gabarit.

— L'environnement économique marqué par une urbanisation croissante, une volonté d'industrialisation et un renforcement du climat concurrentiel qui exige la recherche systématique de transports à la fois fiables et d'un faible coût de revient.

— Aux plans politique et social, il faut :

— traduire dans les infrastructures l'intégration des économies de l'Europe continentale du Nord-Ouest,

— faciliter les mutations imposées par l'évolution de l'environnement économique.

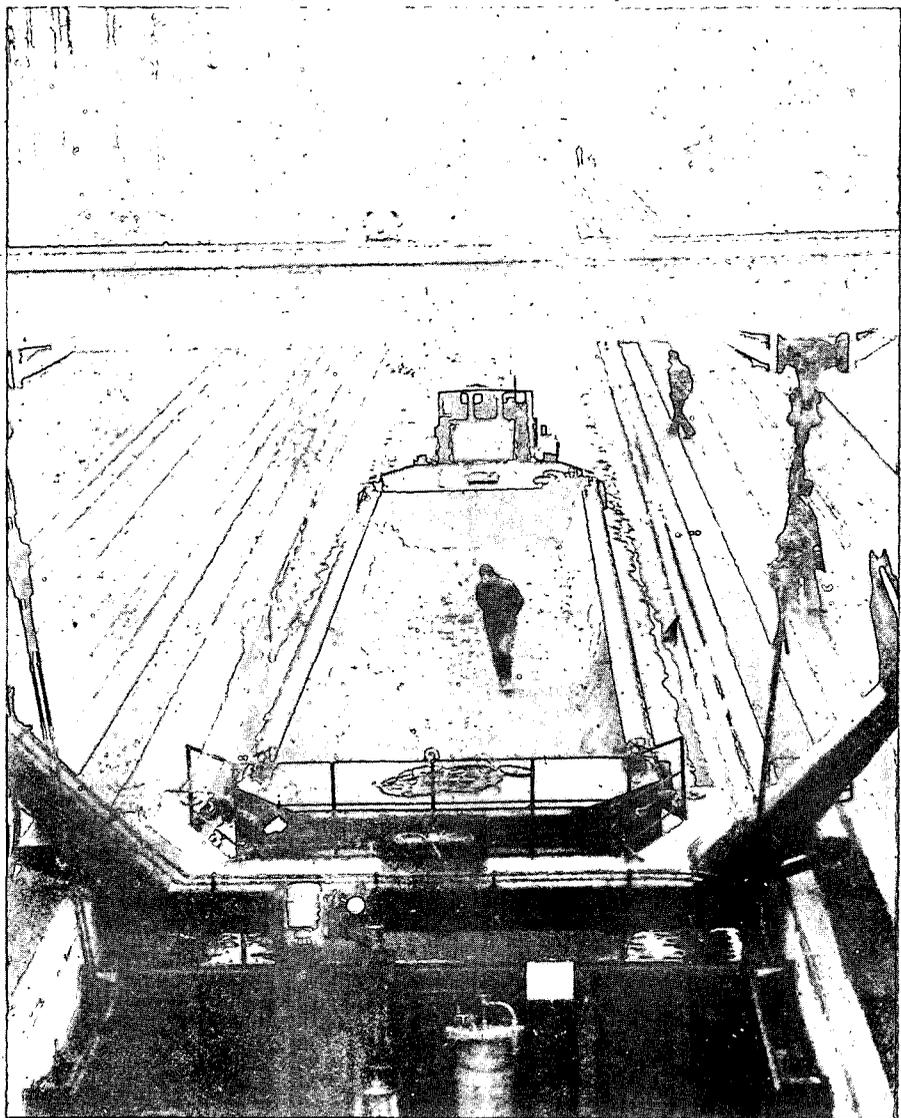
Sur la base de ces considérations, trois grandes orientations ont été

reconnues pour la politique d'équipement du réseau des voies navigables :

- assurer aux transporteurs qui utilisent le matériel à petit gabarit un réseau moins étendu que le réseau actuel mais de qualité technique améliorée afin de leur permettre de prendre place sur le marché des transports toutes les fois où ils sont compétitifs;
- participer par l'aménagement des vallées à la réalisation de quelques axes forts où l'on trouve des infrastructures modernes pour l'ensemble des modes de transport;
- replacer cette action dans un cadre plus ambitieux et d'une réalisation à plus long terme, qui est marqué par la volonté de décloisonner :
  - les liaisons entre les réseaux des pays voisins
  - les liaisons entre grands bassins séparés par des seuils géographiques.

C'est donc dans ces conditions que fût arrêté le programme d'équipement pour le VI<sup>e</sup> Plan qui peut se résumer comme suit :

- Travaux de restauration et de modernisation limités sur le réseau à petit gabarit,
- Priorité à l'aménagement des vallées :
  - aménagement du bassin du Nord avec l'axe Dunkerque-Valenciennes,
  - aménagement de la vallée de la Seine,
  - canalisation de la Moselle en amont de Metz,
  - canalisation et mise au grand gabarit du Rhône, de Fos à Lyon,
  - aménagement de la vallée de la Saône de Lyon à Auxonne.
- Préparation au niveau des études et des acquisitions foncières de trois grandes liaisons :
  - entre le bassin du Nord et celui de la Seine,
  - entre le bassin de la Seine et celui de la Moselle,
  - entre le bassin du Rhin et celui du Rhône.



Le bateau a été amarré à la poutre qui protège le masque et la montée commence

Cette dernière liaison par la branche Alsacienne reliant la Saône à St-Symphorien au Rhin à Niffer est considérée comme prioritaire compte tenu d'une part du pôle industriel et maritime de Marseille-Fos dont il est nécessaire d'élargir l'hinterland, d'autre part des nombreuses activités industrielles des régions traversées depuis la Méditerranée jusqu'au Rhin.

En ce qui concerne les ports fluviaux, il existe deux ports fluviaux, celui de Strasbourg créé par la loi du 26 avril 1924 et celui de Paris créé par la loi du 24 octobre 1968. Les missions de ces ports autonomes fluviaux sont tout à fait comparables

à celles des ports autonomes maritimes.

Les autres ports fluviaux sont concédés aux Chambres de Commerce et d'Industrie, aux collectivités locales et à la compagnie nationale du Rhône (en association avec les Chambres de Commerce et d'Industrie).

### Politique dans le domaine de l'eau

Dans le but de conserver la maîtrise des eaux naturelles la politique du Ministère est orientée en fonction d'un certain nombre d'objectifs

DIRECTION DES PORTS MARITIMES ET DES VOIES NAVIGABLES

Directeur : M. CHAPON, I.G.P.C.  
adjoint : M. ROUSSELIN, I.G.P.C.

Chargé de mission  
Environnement - Organisation  
M. NAIRAC SD. AC.

Conseillers Scientifiques  
aupres de la D.P.M.V.N.  
M. MOUY ICPC  
M. BOULINIER, I.C.P.C.

Service des phares et balises  
Directeur : M. PRUNIERAS, ICPC  
M. LAFFIN, IPC  
M. LEVY, IPC

Service technique des  
phares et balises  
M. N  
M. BROSSARD IPC

Sous-Direction des travaux  
M. DENOUEIX SD.AC.

Chargé de mission adj au S.D.  
Mme BERGOUGNOUS AC.

Sous-Direction de l'exploitation  
Mlle ROZE SD. AC

Chargé de mission : M. LAPOIX AC.

1° Bureau des Ports  
maritimes  
Mme BERGOUGNOUS AC.

1° Bureau des voies  
navigables  
M. GENEVOY AC.

Bureau des affaires  
internationales  
Mlle DENOYEL AC.

2° Bureau des ports  
maritimes  
et de la plaisance.  
Mme MAUREL AC.  
M. LAVALD AC  
chargé de mission

2° Bureau de voies  
navigables  
Mme DARNET AC.

Service Central d'exploitation  
M. LAFOUGE, ICPC  
M. GUERIN, IPC

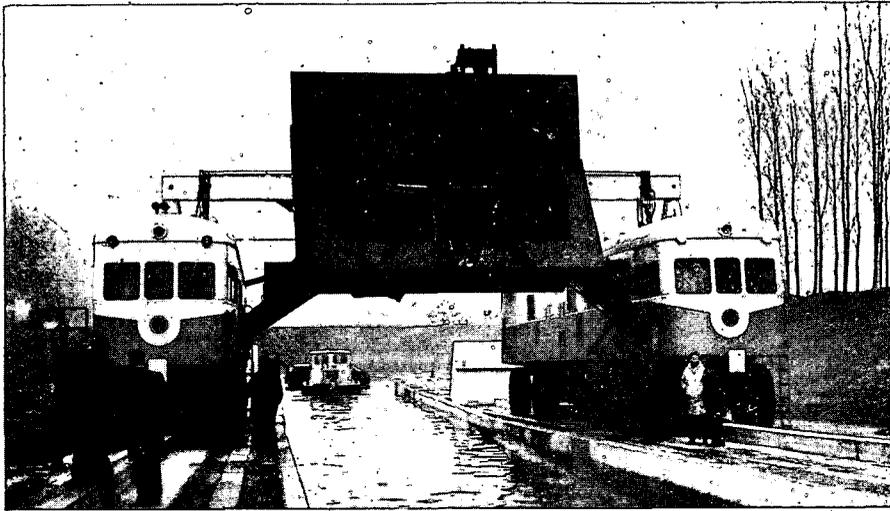
Service de la défense Nationale  
Colonel HOMASSEL  
adj au chef de service

Service Central économique et  
financier  
M. BROSSIER, IPC  
M. DELORME, IPC  
M. LEROY, AC

Service Central Hydrologique  
M. ESTIENNE, ICPC  
M. PERCHINE, ICPC  
M. de BOUARD, IPC

Service central technique  
M. TENAUD, ICPC  
M. GRAILLOT, IPC  
M. PERNIER, IPC

Service central d'information  
relations publiques  
Mme MATHERON, agt cont.



Le bateau montant avance pour passer sous l'engin dont le bouclier est soulevé

à atteindre pour la protection contre les eaux des rivières et contre la mer et pour la sauvegarde des ressources en eau.

Sur le plan de la protection contre les eaux, l'industrialisation et l'urbanisation du littoral et des vallées imposent d'une part l'amélioration de la prévision et du délai d'annonce des crues et d'autre part la mise hors d'eau de terrains inondés ou attaqués par la mer ou les eaux intérieures. Cette protection conduit donc à réaliser un grand nombre d'opérations réparties sur tout le territoire.

L'amélioration en quantité et en qualité des ressources des cours d'eau dont le Ministère a la police ou la gestion nécessite le développement du réseau d'observation existant, plus particulièrement en ce qui concerne la pollution. De même la surveillance de la pollution des eaux littorales doit être organisée, étant donné l'importance croissante qu'elle acquiert. A cet effet, des cellules ont été créées dès 1972 dans chaque service extérieur du littoral pour prévenir et lutter contre la pollution marine.

### Politique dans le domaine des Phares et Balises

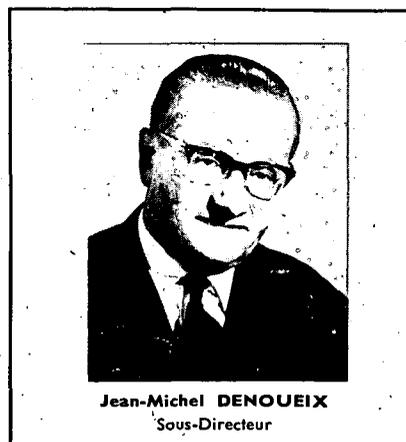
La politique dans le secteur des Phares et Balises a trois thèmes principaux :

#### Il faut :

- assurer le maintien en état de fonctionnement des aides à la navigation existantes,
- faire face aux besoins nouveaux de la navigation ou maritime dus à l'intensité du trafic dans certaines zones, à l'augmentation de la taille des navires et au développement de la navigation de plaisance,
- moderniser le matériel et les structures traditionnelles du service, en utilisant davantage l'électronique et l'automatisme.

### ORGANISATION

Ayant à sa tête un directeur assisté d'un adjoint, les attributions de la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables se répartissent de la façon suivante :



## Sous-Direction des Travaux

### 1<sup>er</sup> Bureau des Ports Maritimes (P.M. 1)

- Travaux neufs et d'entretien des ports maritimes de commerce et de pêche (budget et gestion des crédits - marchés).
- Travaux de défense des lieux habités contre la mer.
- Contentieux relatif aux travaux portuaires.

### 1<sup>er</sup> Bureau des Voies Navigables (V.N. 1)

- Travaux neufs et d'entretien des voies navigables (budget et gestion des crédits - marchés).
- Travaux de défense des lieux habités contre les inondations.
- Contentieux relatif aux travaux effectués sur les voies navigables.

### Section des Affaires Internationales (A.I.)

- Préparation des réunions bi-latérales ou multilatérales des différents organismes internationaux sur l'ensemble des problèmes liés aux activités intéressant la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables.
- Préparation, définition et mise en application au plan national de la politique internationale précédemment définie. Pour ce faire, les autres bureaux de la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables concourent, dans le cadre de leurs compétences respectives, avec la Section des Affaires Internationales à la réalisation des objectifs ci-dessus.

## Sous-Direction de l'Exploitation

### 2<sup>e</sup> Bureau des Ports Maritimes et Bureau de la Plaisance et de l'utilisation du littoral.

- Exploitation et police des ports maritimes.

- Concessions d'outillage public dans les ports maritimes, de commerce et de pêche.
- Contrôle des chambres de commerce et d'industrie maritimes et autres concessionnaires.
- Autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.
- Tutelle des ports maritimes autonomes.
- Aménagement, conservation et gestion du domaine public maritime; délimitation du domaine public maritime, schémas-directeurs d'aménagement, constitution de réserves foncières, concessions d'endiguage, concessions de plages artificielles, exploitation des plages naturelles, lais et relais de mer, autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime.



- Problèmes relatifs à l'environnement intéressant le Domaine Public Maritime.
- Navigation et installations de plaisance :  
Construction, aménagement et exploitation des ports de plaisance maritimes et fluviaux et des installations de loisirs nautiques, subventions accordées à ces ports.  
Problèmes concernant le Conseil Supérieur de la Navigation de plaisance.  
Ce bureau est hiérarchiquement rattaché à la Sous-Direction Exploitation. Toutefois la section plaisance et installations de loisirs nautiques est mise, en tant que

de besoin, à la disposition de la Sous-Direction Travaux pour toutes les questions ressortissant à la compétence de cette dernière.

## 2° Bureau des Voies Navigables (V.N. 2)

- Exploitation et police des ports fluviaux.
- Concessions d'outillage dans les ports fluviaux.
- Autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.
- Tutelle des ports autonomes fluviaux.
- Conservation et gestion du domaine public fluvial, autorisations d'occupation temporaire, concessions d'endiguage.
- Police de la navigation.
- Police de la pêche.
- Questions sociales relatives au personnel des transports fluviaux.
- Construction - grément - sécurité des bateaux.
- Tutelle de l'Office National de la Navigation.
- Problèmes relatifs à la police des eaux.
- Problèmes relatifs à l'environnement intéressant le domaine public fluvial.
- Affaires rhénanes et danubiennes (en liaison avec la Sous-Direction Travaux - Section des Affaires Internationales).
- Secrétariat du Comité Technique Paritaire Central de la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables.

## Services centraux

### Service Central d'exploitation (SCE)

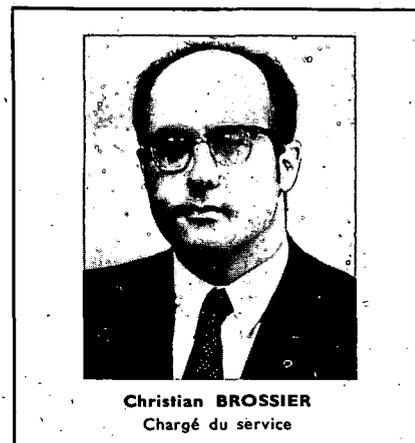
- Questions techniques, économiques et sociales relatives à l'exploitation.
- Questions relatives au matériel.
- Contrôle des voies ferrées des quais - Transports et maintenance des matières dangereuses.
- Statistiques portuaires.



- ### Service de la Défense Nationale :
- (rattaché au service central des ports maritimes et des voies navigables).
- Affaires de défense nationale intéressant les ports maritimes et les voies navigables.

### Service Central Économique et Financier (S.E.F.)

- Études économiques et financières.
- Plans d'équipement et programmes d'investissements.
- Documentation économique de la Direction des Ports maritimes et des Voies Navigables et des services extérieurs.
- Centralisation du courrier parlementaire.



### Service Central Hydrologique (S.C.H.)

- Questions techniques et économiques relatives à la protection

contre les crues, la défense contre la mer et la lutte contre la pollution.

— Aménagement hydraulique des bassins fluviaux.



Jacques ESTIENNE  
Chargé de service

### Service Central Technique (S.C.T.)

- Examen technique de tous les projets et affaires soumises par le Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables.
- Documentation technique des services extérieurs.

— Exécution de projets-type et de projets demandés par les services extérieurs.

— Exécution et coordination des recherches générales.



TENAUD  
Chef de service

### Service d'Information et de Relations Publiques

#### Service des Phares et Balises

- Signalisation maritime des côtes des départements métropolitains et d'outre-mer et signalisation des voies de navigation intérieure

et des lacs et plans d'eau domaniaux des départements métropolitains et d'outre-mer.

— Étude, mise au point et, le cas échéant, construction des appa-

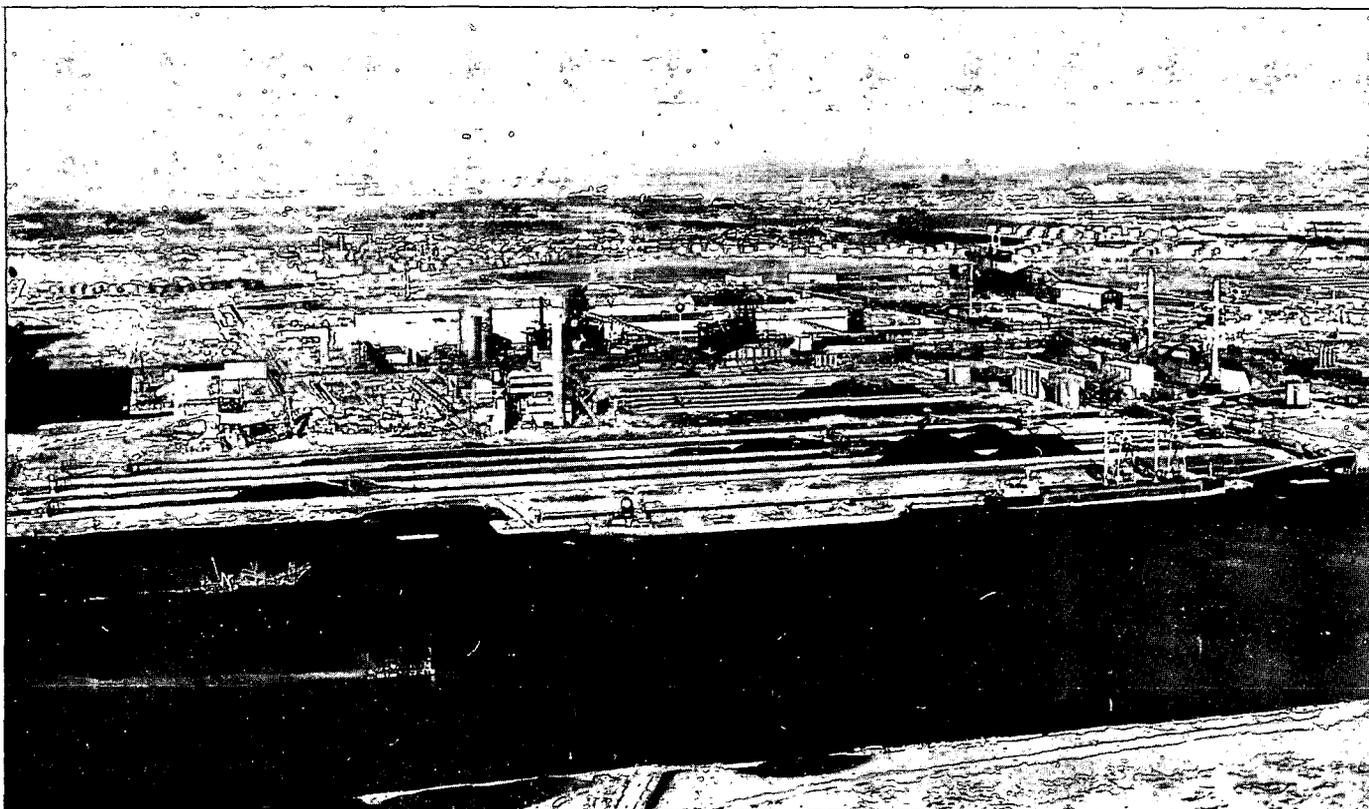


Jean PRUNIERAS  
Directeur

reils de signalisation maritime et de signalisation des voies de navigation intérieure.

- Concours en matière de signalisation maritime aux Territoires d'Outre-Mer et aux États Étrangers.

*Zone industrielle de Fos  
Quai de Solner*



# La Direction du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture



Pierre CONSIGNY

## SES PRÉOCCUPATIONS DOMINANTES

*En complément des actions spécifiques liées à la gestion du domaine public et des grandes infrastructures et à la politique du logement, le Ministère s'intéresse au bon état et au bon fonctionnement de l'outil de production du bâtiment et des travaux publics. Appuyée sur les informations recueillies grâce à une organisation rationnelle de la collecte et du traitement de l'information dans les services, la politique que la Direction cherche à mener au nom du Ministère vise à :*

- faire que les activités du bâtiment et des travaux publics participent heureusement à l'économie générale de la nation;
- assurer l'équilibre et le développement de l'activité des entreprises;
- développer la recherche technique et la qualité des produits;
- organiser les relations contractuelles entre acteurs;
- assurer la « tutelle » des professions du Bâtiment et des Travaux Publics;
- développer l'activité des entreprises du B.T.P. sur les marchés extérieurs.

Ces objectifs, par leur caractère général, donnent à la Direction une vocation à assurer des liens étroits avec les directions sectorielles, avec les autres Ministères et avec les services ou organismes d'étude et de recherche, publics ou professionnels. Ils la conduisent également à travailler à l'échelle internationale.

Les préoccupations qui dominent actuellement l'activité de la Direction peuvent être brièvement résumées comme suit :

**La politique des marchés** va de la participation aux travaux réglementaires de la Commission Centrale des Marchés à l'établissement des indices et index nécessaires à l'application des révisions de prix. Deux éléments s'en détachent nettement : l'amorce d'une politique des structures par l'encouragement aux groupements et la normalisation des règles de sous-traitance, et l'amélioration des modes de règlement (accélération des paiements notamment).

Par ailleurs la mise en place d'un système informatisé de gestion automatisée des marchés (G.A.M.E.) fait l'objet d'un effort particulier.

**Dans le domaine économique**, la Direction se préoccupe de faciliter l'adaptation des régimes de garanties aux dernières évolutions techniques et juridiques. A plus court terme, elle suit l'évolution de la situation financière des entreprises et s'efforce de porter remède à certaines difficultés conjoncturelles.

**En matière sociale**, la Direction a entrepris une importante action en faveur de l'hygiène et de la sécurité sur les chantiers, et une réflexion d'ensemble sur les problèmes d'organisation des grands chantiers (logements, transports, équipements sociaux). Elle appréhende par ce moyen l'ensemble des questions liées aux conditions de vie et de travail des ouvriers du B.T.P.

**Au niveau international**, les préoccupations sont nombreuses : harmonisation des règles techniques et des normes; amélioration des procédures d'aide et de garantie aux entreprises exportatrices; enfin, développement d'une coopération à tous les niveaux : actions bilatérales (Europe de l'Est, Iran notamment) et développement de la concertation européenne.

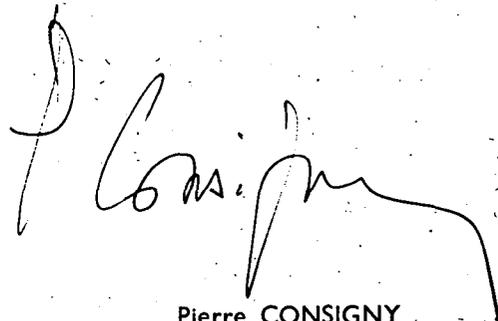
**Sur le plan technique**, parmi les multiples voies ouvertes par le progrès technologique et soutenues par l'action de réflexion, de coordination et de promotion du Plan Construction, il faut particulièrement citer l'industrialisation ouverte. Cette politique a des implications dans de nombreux domaines : normalisation, réglementation, recherche technique, financement des investissements et des stocks, adaptation des circuits de production, de la commercialisation, de la pose et de l'entretien. Elle exige donc la mise au point d'une stratégie complexe pour créer les conditions de son développement.

**Le Commissariat aux Entreprises** est avant tout préoccupé du développement des liens avec la profession, de la régionalisation des procédures et des fichiers et de leur informatisation.

Enfin, toutes ces actions exigent deux préalables :

- le bon développement du système d'information du Ministère, et la mise en place d'outils efficaces, au premier rang desquels figurent le répertoire SIROCO, organisé aux 3 échelons départemental, régional et national, et le Répertoire Géographique Urbain (R.G.U.) outil interministériel fondamental dont il convient d'assurer le fonctionnement en temps voulu pour le recensement général de 1975 et dont il importe de développer les nombreuses applications,
- l'étude des lois du marché et de la conjoncture, afin de mettre au service des responsables, aux 2 niveaux, régional et national, le plus d'éléments possibles, indispensables aux choix et à la définition des politiques.

La Direction s'attache en particulier à l'installation et à l'efficacité des Cellules Économiques Régionales.



Pierre CONSIGNY

Directeur du bâtiment et des Travaux Publics  
et de la Conjoncture.

## HISTORIQUE

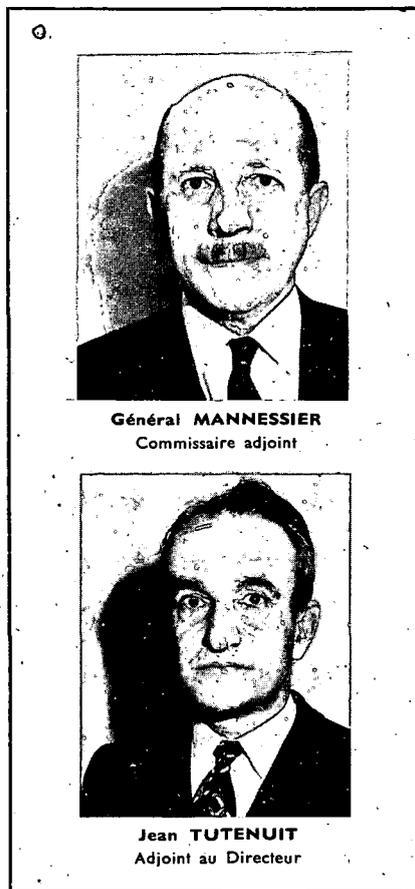
La Direction du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture a son origine dans le Commissariat aux Entreprises de Travaux Publics et de Bâtiment, créé par le décret du 20 novembre 1951 relatif à l'organisation des entreprises de travaux publics pour le temps de guerre, pris en application de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation pour le temps de guerre. Le décret du 15 décembre 1965 relatif à l'organisation des entreprises de travaux publics et de bâtiment pour la défense, a modifié le texte de 1951 pour tenir compte de l'ordonnance du 7 janvier 1959 portant organisation générale de la défense.

L'importance de la branche « Bâtiment - Travaux Publics » a fait apparaître la nécessité de conjuguer la préoccupation de défense et le souci du développement technique et économique. C'est pourquoi a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 1968 en application d'un décret du 21 décembre 1967, la Direction du Bâtiment et des Travaux Publics, chargée d'élaborer et de mettre en œuvre les mesures propres à favoriser le développement technique et économique des industries du B.T.P., notamment en matière de productivité, de qualification des entreprises et de formation professionnelle. La Direction devait également « animer et suivre l'activité générale de ces industries et assurer les relations nécessaires avec les organisations professionnelles, les hommes de l'art et les techniciens de ce secteur de l'économie ».

Le Directeur du Bâtiment et des Travaux Publics était désigné comme Commissaire, assurant l'unité de direction des 2 organismes. Le décret précisait que leurs moyens d'exécution étaient communs. Parmi les sept divisions de la Direction : Mobilisation, Information, Structures, Emploi de la ressource, Technique, Commerce extérieur, Administrative et Juridique, seule la première relevait exclusivement du Commissariat.

Cette création suivait de peu la fusion des anciens ministères de la Construction et des Travaux Publics

et la création du ministère de l'Équipement. L'exposé du V<sup>e</sup> Plan avait d'autre part souligné « l'importance stratégique de la branche B.T.P. dans le développement national » et la nécessité de la mise en place d'interlocuteurs valables pour développer une « politique de concertation de plus en plus active » et une « stratégie industrielle ».



Un décret du 28 mai 1971 a constitué l'actuelle Direction du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture, celle-ci résulte de la fusion de l'ancienne D.B.T.P. et de la Division des statistiques du logement et de la création de nouveaux services.

Un arrêté du 30 juin 1971 a précisé les tâches confiées à la nouvelle direction.

Enfin l'organigramme de la direction a été arrêté le 13 juin 1973.

Ainsi, bien qu'étant la dernière née des directions du ministère, la D.B.T.P.C. résulte déjà d'une longue gestation au cours de laquelle les divers aspects de sa mission ont été progressivement dégagés et précisés. Ce nouveau moyen que le ministère mettait en place pour assurer la tutelle de l'activité du B.T.P., l'observation économique générale et la mise en œuvre d'une politique d'ensemble de la commande publique devaient en effet trouver sa place par rapport aux actions déjà assurées par les directions sectorielles.

## COMPÉTENCE ET CHAMP D'ACTION

En complément des actions spécifiques liées à la gestion du domaine public et des grandes infrastructures et à la politique du logement, le ministère s'intéresse au bon état et au bon fonctionnement de l'outil de production du bâtiment et des travaux publics. Appuyée sur les informations recueillies grâce à une organisation rationnelle de la collecte et du traitement de l'information dans les services, la politique que la direction cherche à mener au nom du ministère vise à :

- faire que les activités du bâtiment et des travaux publics participent heureusement à l'économie générale de la Nation;
- assurer le bon développement de l'outil de production;
- développer la recherche technique et la qualité des produits;
- organiser les relations contractuelles entre acteurs;
- développer la productivité et la compétitivité internationale.

Ces objectifs doivent être poursuivis par des actions menées conjointement avec :

- les autres directions sectorielles;
- les services extérieurs du ministère;
- les services des autres ministères responsables de questions touchant par exemple à la main-d'œuvre, à la formation professionnelle, à l'architecture, au

développement industriel et à la recherche scientifique;

- les organisations professionnelles ou syndicales et leurs organes d'étude et de recherche.

## ORGANISATION

Au sein de la direction, l'organisation retenue conduit à répartir les tâches de la façon suivante :

## Service des statistiques et des études économiques

Ce service est chargé :

- de la collecte et du traitement des informations touchant au marché



**Paul BERNARD**  
Chargé de mission



**Georges de CHAMBERET**  
Chargé de mission



**Louis LÉONARD**  
Chargé de mission



**Guy LÉVY**  
Chargé de mission



**Robert MAURUS**  
Chargé de mission

du logement et aux données de l'urbanisation et de l'équipement;

- de l'élaboration des comptes du logement et des comptes du bâtiment et des travaux publics;
- du recensement et de la diffusion des données touchant aux autres activités du Ministère et notamment des indicateurs de production;
- d'assurer et de coordonner les enquêtes et travaux statistiques;
- d'observer et d'analyser les divers éléments de la conjoncture et des perspectives d'activités à moyen terme et à long terme dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Pour remplir ces tâches, il compte deux sous-directions. L'une la sous-direction des statistiques est respon-

sable de l'aspect informatique de la mise en place du système d'information, notamment par le développement du projet SIROCO de suivi des opérations de construction,

des relations avec l'INSEE et de la participation du MATELT à la mise en place des grands fichiers nationaux comme SIRENE, SAFARI, SILOE, ou le Répertoire Géographique Urbain, de l'organisation et de l'exploitation des enquêtes relatives au logement, à l'activité du B.T.P. et au marché du bâtiment.

L'autre, la sous-direction des études a pour objectif de favoriser l'adaptation de la production du B.T.P. aux besoins et à la demande, et de régulariser l'activité en fonction de la conjoncture. Cette action suppose le développement des analyses statistico-économiques indispensables à la connaissance concrète des problèmes et celui de la concertation entre les divers acteurs, notamment au niveau régional. A ce titre la sous-direction a suscité la création



**Alphonse VERNIER**  
Chargé du service

Chargés de Mission :

- M. BERNARD, ICPC
- M. BRIQUEL, IGPC
- M. de CHAMBERET, IGE
- M. LEONARD, IDIPE
- M. LEVY, Chef de Service
- M. MAURUS, ICPC

Directeur et Commissaire aux Entreprises des Travaux Publics et de Bâtiment : M. CONSIGNY, Inspecteur des Finances  
Commissaire Adjoint aux Entreprises des Travaux Publics et de Bâtiment : Général MANNESSIER  
Adjoint au Directeur : M. TUTENUIT, Ingénieur en Chef des Ponts et chaussées

AG  
Sous-Direction des Affaires Générales  
M. ORDRONNEAU  
Sous-Directeur, ad. Civil

BC - AG 1  
Bureau de la gestion administrative  
M. N

BC - AG 2  
Bureau du budget et de l'Information  
M. N

BC/P  
Service des Affaires Professionnelles et des Marchés  
Mme JURGENSEN Auditeur Conseil d'Etat

BC/S  
Service des Statistiques et des Etudes Economiques  
M. VERNIER, Admi. INSEE

BC/PM  
Sous-Direction de la Commande Publique  
M. MOREAU A.C.

BC/PE  
Sous-Direction des Affaires Professionnelles  
M. CORVAISIER A.C.  
Chargé de Mission.  
Mme IDRAC A.C.

BC/ST  
Sous-Direction des Statistiques  
M. FONDANAICHE Admi. INSEE

BC/SE  
Sous-Direction des Etudes  
M. N

BC - PM 1  
Bureau des Questions administratives et juridiques  
Mlle REVIRON A.C.

BC - PE 1  
Bureau des Interventions Economiques nationales et internationales  
M. JUILLE I.C. Auto.

BC - ST 1  
Bureau de Gestion et Informatique  
M. LE NEVE I.T.P.E.

BC-SE 1  
Bureau de la Conjoncture et des Etudes Générales.  
M N

BC - PM 2  
Bureau des Prix et des Questions Financières  
M. ORDRONNEAU IDIPE

BC- PE 2  
Bureau des Affaires Sociales et de la Formation Professionnelle dans le Bâtiment et les TP  
M N

BC - ST 2  
Bureau de l'Information Administrative des Programmes statistiques et de la Diffusion  
M. N.

BC - SE 2  
Bureau des Analyses de Structures  
M. ROUSSILLE IPC

BC/ RI  
Groupe de Recherche et d'Intervention Technique  
M. TUTENUIT ICPC (par intérim)

BC - ST 3  
Bureau des enquêtes sur le marché du Bâtiment  
M. GEORGIN, Admi INSEE

BC - SE 3  
Bureau des Etudes Régionales et locales  
M.N.

Mission de la normalisation et de la réglementation technique M. MAURUS ICPC  
Cellule Recherche et Recherche Développement : M. VIGNON IPC  
Cellule des Etudes Technico-Economiques M. LEONARD IDIPE  
Cellule des Constructions Publiques : M. LEONARD par int.  
Cellule Environnement Pollution Nuisance : M. de CHAMBERET IGE

BC - ST 4  
Bureau des Enquêtes auprès des Entreprises de Bâtiment et des Travaux Publics  
M. AGNUS Stat. ENSAE

et veille au bon fonctionnement des cellules économiques régionales.

### Service des affaires professionnelles et des marchés

Ce service est chargé de proposer et de promouvoir toutes mesures touchant à l'organisation des professions, à la politique des marchés, à l'action des administrations, tendant à une réduction des coûts et des charges et favorisant l'évolution souhaitable des moyens et des conditions de production.

Il veille à l'adaptation du cadre juridique de l'activité des entreprises, à l'organisation de la production. Il est responsable de la politique des marchés et élabore la réglementation des relations contractuelles. Il veille à l'équilibre dans l'activité des professions participant au B.T.P.

Sur le plan international, il participe à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de coopération technique et au développement de l'activité du B.T.P. à l'étranger, en vue notamment de favoriser l'exportation. Il traite les questions administratives et financières concernant le commerce extérieur.

Pour accomplir ces tâches, le service des affaires professionnelles et des marchés comporte deux sous-directions.

L'une, la sous-direction de la commande publique, comporte un bureau des questions administratives et juridiques responsable notamment de la politique des marchés, et un bureau des prix et des questions financières responsable en particulier du calcul et de la publication des index et indices relatifs à la construction.

La deuxième, la sous-direction des affaires professionnelles traite en particulier des interventions économiques et des relations avec les organismes financiers de la profession. Elle est chargée des questions relatives à la main-d'œuvre, à l'emploi, à la formation professionnelle ou permanente, ainsi que des problèmes de coopération internationale et de commerce extérieur. Elle a notamment entrepris une étude et une

action globale tendant à l'amélioration des conditions de vie et de travail et de la sécurité sur les chantiers de B.T.P.

animer et coordonner les initiatives propres à développer l'évolution technique et la productivité de la branche d'activité du B.T.P.

Il suscite aide ou soutient les actions de recherche et de développement, notamment dans le cadre du Plan Construction et en liaison avec la Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique.

Il assure les fonctions de tutelle du C.S.T.B. et la liaison avec le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées.

Sur le plan international il participe aux travaux de coopération technique et plus précisément à l'harmonisation des techniques, des recherches et des réglementations et au développement de la Normalisation.

Pour remplir ces tâches il comporte une Mission de la Normalisation et de la Réglementation Technique, de création récente (avril 1973) chargée de l'instruction de toutes les affaires de normalisation française ou internationale intéressant le Ministère. Cette mission doit assurer les liaisons avec les organismes nationaux et internationaux de normalisation, avec les autres directions et services intéressés, avec le Commissaire à la Normalisation et avec les experts et organismes d'études et de recherche les mieux adaptés aux missions. Elle travaille en liaison avec la commission créée au sein du Conseil Général pour les problèmes de normalisation, dont elle assure le secrétariat.

Cette mission est chargée de la coordination des règlements et textes techniques élaborés par les diverses directions et services du ministère; ainsi que de la participation française aux travaux de coordination entrepris au niveau de la Communauté Européenne.

Le groupe d'étude et d'intervention comporte également une cellule chargée des questions de recherche et de développement en particulier des programmes et contrats de recherche de la politique, d'innovation et de la participation de la direction aux travaux du Plan Construction.



Françoise JURGENSEN  
Chargé du service



Gérard MOREAU  
Chargé de la sous-direction  
de la Commande Publique



Yves CORVAISIER  
Chargé de la sous-direction  
des Affaires Professionnelles

### Le Groupe de Recherche et d'Intervention Technique (GRITEC)

Ce groupe de recherche et d'intervention est chargé de susciter,

Une cellule des études technico-économiques se préoccupe de l'observation, de l'analyse et de la promotion des diverses voies technologiques de l'industrialisation du bâtiment.

Une cellule des constructions publiques se préoccupe des relations avec les services constructeurs en vue d'en coordonner les progrès techniques; elle suscite des opérations concertées ou expérimentales dans le domaine des constructions publiques.

Une cellule est chargée des problèmes posés aux divers acteurs de l'activité du B.P.T. en matière de pollution, de nuisance et de protection de l'environnement.

### **Sous-Direction des affaires générales**

Cette sous-direction est chargée de la gestion administrative de la

Direction, des questions de personnel et de matériel, de la comptabilité, de l'établissement et de la gestion du budget de la direction. Elle est également chargée des publications et expositions, de la documentation de l'accueil et de l'information des entreprises.



### **Le Commissariat aux Entreprises de Travaux publics et de Bâtiment**

Il comporte une division chargée de la préparation des mesures propres à satisfaire les besoins de la Défense en moyens d'exécution : organisation, adaptation des ressources et des besoins, préparation à la réunion et à l'utilisation des moyens.

Le Commissariat assure la liaison avec le Groupement des entreprises pour la Défense. Il assure la préparation du plan d'emploi et le contrôle des entreprises soumises aux obligations de défense et gère à cet effet les fichiers de personnel et de matériel nécessaires.