

- **Problème foncier**
- **Impôt foncier**
- **Finances locales**

Périodiquement, tel un serpent de mer, le problème de l'impôt foncier refait surface. Après un passage plus ou moins long dans les oubliettes, « on » reparle de cet impôt présenté parfois comme une panacée universelle pour résoudre le problème foncier, parfois comme un gadget dont la mise en œuvre poserait des problèmes de technique fiscale pratiquement insolubles.

Qu'elles soient abordées sous un angle technique ou politique, les discussions correspondantes s'en ressentent, et l'on assiste, bien souvent plus à un échange d'arguments passionnés et parfois passionnants, qu'à une discussion réaliste et approfondie.

Pour sortir de ce flou, de ce perpétuel climat d'ambiguïté, pour en comprendre les raisons profondes, il faut s'interroger en se demandant d'abord : Qu'est-ce que le problème foncier et pour qui y a-t-il un problème foncier ?

C'est la difficulté croissante ressentie par les constructeurs désireux de se procurer des terrains correctement situés et desservis à des prix acceptables, qui fait parler des problèmes fonciers. Corrélativement, le fait que les propriétaires de terrain bénéficient de plus value provenant directement de dépenses consenties par les collectivités publiques suscite lui aussi le « scandale ». D'où la recherche constante d'une méthode susceptible de mettre fin à ce phénomène d'appropriation privée de plus value provenant de l'action de la puissance publique.

Mais quelles sont les forces existantes au niveau politique et décidées à agir en ce sens ?

Il faut avoir la franchise de poser la question : Pour qui y a-t-il un problème foncier ?

Il n'y en a certainement pas pour ceux qui bénéficient des plus values foncières même sans intentions spéculatives a priori. De très nombreux Français étant propriétaires ou espérant le devenir, le problème foncier pour toute une partie de la population est plus celui de savoir comment bénéficier de ces plus values, plutôt que d'en éviter la formation.

Il n'y a non plus de problème foncier pour les candidats au logement qui constatent simplement qu'il faut payer cher pour avoir un logement bien situé. Et bien peu savent isoler le facteur foncier des différentes causes possibles — prix des constructions, charges financières et bénéfiques des promoteurs, prix du terrain et des équipements.

En définitive, au niveau politique le problème foncier n'existe que pour les professionnels de l'urbanisation. D'abord les constructeurs et notamment les constructeurs sociaux qui constatent l'insolvabilité de beaucoup de mal logés. Ensuite les collectivités publiques et au premier chef les collectivités locales qui supportent le coût de l'urbanisation et qui sont en fin de compte responsables des conditions de vie offertes à leurs habitants.

Face à cette situation, que peut apporter un impôt foncier.

Certainement pas la solution du problème foncier. En effet le processus des formations des plus values n'en sera pas fortement affecté et le

problème de fond de l'existence d'une propriété foncière privée en zone urbaine restera posé.

On peut en attendre néanmoins une certaine aide à la mise en œuvre de politiques foncières efficaces au niveau des agglomérations. Il serait illusoire d'espérer qu'un impôt foncier réussisse à dégeler totalement l'offre de terrain, mais on peut espérer que l'existence d'un impôt et les processus de déclaration ou d'évaluation nécessités par sa liquidation, feront passer progressivement les propriétaires fonciers d'une mentalité a-économique à un système plus rationnel. Subsidièrement l'impôt foncier pourrait peut-être ainsi faciliter les négociations sur les prix lors des acquisitions de terrain par la puissance publique. Mais surtout cet impôt foncier pourrait constituer une ressource fiscale fondamentale pour les collectivités locales ; il ne ferait d'ailleurs que compléter la fiscalité actuelle des collectivités locales, en créant une imposition d'un taux réaliste sur les terrains urbains non bâtis à l'heure actuelle pratiquement non imposés.

L'exemple de la property-tax qui existe aux Etats-Unis démontre que cet impôt foncier pourrait en définitive constituer le financement principal de l'ensemble des dépenses liées à l'urbanisation.

Certes la création d'une imposition foncière sur les terrains urbains non bâtis pose des problèmes techniques réels ; — définition du terrain urbain non bâti, technique d'évaluation, liaison avec les autres impositions foncières existantes. Mais ces problèmes sont solubles, l'exemple des pays étrangers est là pour le prouver — pourvu que l'on ne recherche pas une précision illusoire (supérieure à 30 %) dans l'estimation des terrains et que l'on mette en place les moyens administratifs nécessaires.

Cette analyse préalable permet de poser clairement et franchement le problème de l'impôt foncier.

Quel pourrait être son apport :

D'abord des ressources nouvelles profitant

précisément aux agglomérations à qui l'urbanisation pose des problèmes financiers difficiles.

Ensuite une aide certaine parfois jugée capitale à la mise en œuvre de politiques foncières efficaces.

Ses inconvénients doivent quant à eux être essentiellement appréciés sous un angle politique.

Les propriétaires se sentant concernés par la création d'un impôt foncier risquent de réagir plus vigoureusement que l'ensemble des candidats, présents ou futurs, au logement, pourtant victimes de la situation actuelle. Mais de façon encore plus générale il s'agit sans doute d'un mouvement de recul à l'égard d'une mesure tendant à débloquer, avec toutes les difficultés et les réticences que cela suscite, un système de propriété foncière largement figé dans des conceptions a-économiques.

Dès lors les responsables du choix à faire en matière de fiscalité foncière apparaissent très clairement. Seuls les Maires qui ressentent journellement les conséquences financières et sociales de la situation foncière actuelle peuvent débloquer ce dossier. Devant une prise de position nette de leur part en faveur d'une imposition des terrains urbains non bâtis, les obstacles techniques ou politiques ne résisteraient pas longtemps. Dans cette hypothèse, l'Etat n'apparaîtrait, que comme mettant son administration fiscale au service des décisions politiques prises par les collectivités locales.

Par contre, si globalement les collectivités locales redoutent sur un plan politique général les conséquences d'un impôt foncier, les tentatives actuelles et futures, privées de cet appui politique fondamental, sont vouées au même résultat que les précédentes, c'est-à-dire à l'échec.

PIRON,

Conseiller technique
au Cabinet du Ministre
des Transports.

La consommation de médicaments

Dans le précédent article de cette rubrique, Ph. d'IRIBARNE a montré de façon générale que comprendre l'équilibre du niveau de consommation d'une collectivité, et analyser les rapports entre niveau de consommation et bien-être ne pouvait se faire valablement que par l'étude psychosociologique des fonctions que remplit la consommation pour les membres de la collectivité. Le médicament offre une belle illustration de cette idée (1).

L'augmentation très importante de la consommation pharmaceutique des Français (de 1950 à 1964, la croissance annuelle en volume par tête a été de 12,4 %) inquiète l'opinion publique. Des accusations graves sont même parfois portées contre les professions de santé à ce propos. Les analyses économiques traditionnelles de ce phénomène en proposent une explication très rassurante : c'est le progrès technique qui serait essentiellement à l'origine de la croissance des dépenses. Mais une telle explication paraît peu satisfaisante, surtout si l'on considère que la liaison sur longue période entre l'évolution de la mortalité ou de l'espérance de vie et celle des dépenses de santé est bien mal assurée, et si l'on accorde quelque crédit aux réserves souvent émises par les instances les moins soupçonnables de partialité sur le caractère de véritable nouveauté technique d'un grand nombre de médicaments mis sur le marché. En fait, un examen des hypothèses implicites sur lesquelles reposent les analyses en cause démontre que le médicament y est traité comme un pur moyen technique, dont l'administration par le médecin ne serait décidée qu'en fonction d'un seul souci technique. Or un simple examen de la littérature psychosociologique sur le sujet tend à faire penser que, dans la prescription du médecin, l'aspect purement technique

n'est pas le seul à intervenir, et que les relations médecin-malade-médicament sont en fait beaucoup plus complexes.

L'étude du C.E.R.E.B.E. a montré que l'équilibre général du système d'acteurs constitué par les médecins en pratique libérale « de ville », leurs malades et les laboratoires pharmaceutiques est caractérisé par un « blocage » sur le médicament. Ce dernier est en effet le moyen privilégié par les différents acteurs du système pour réaliser les objectifs non techniques qu'ils y poursuivent. Une telle situation, qui est typique de la tendance générale de notre société à utiliser des moyens conçus en fonction de préoccupations techniques pour traiter des problèmes de relations humaines, est perpétuée par l'apprentissage mystifié que les acteurs, médecins comme malades, font du système, au cours duquel leurs véritables attentes et demandes sont détournées et deviennent des attentes et des demandes d'efficacité technique.

On illustrera rapidement ces idées en s'intéressant successivement à la relation malade-médecin, à la relation du médecin à sa profession, aux rapports du médecin avec ses confrères, puis avec les laboratoires.

✱

Tout malade est non seulement un « demandeur de réparation » mais également un « demandeur d'aide », qui présente au médecin, à côté d'un corps atteint, une angoisse. Cette

(1) *Les développements qui suivent sont issus d'une étude récente du C.E.R.E.B.E. sur la consommation de médicaments en médecine libérale, faite par : J.-P. DUPUY, J. FERRY, S. KARSENTY et G. WORMS.*

demande d'aide qui n'est pas d'ordre médical à strictement parler, est transformée à la suite d'un processus complexe où l'équilibre individuel du malade, la société et le médecin jouent un rôle : en demande de soins, tout d'abord, du fait de la répression de la société et de l'individu lui-même ; en demande de moyens de soins, ensuite, le malade apprenant à s'en satisfaire, faute de mieux ; en demande de médicaments « efficaces », enfin, le médecin lui apprenant à s'en contenter. Du fait de cet apprentissage, le malade en arrive à confondre l'action technique que sa représentation donne au médicament et l'effet psychologique qu'il recherche dans les actions de soins dont il bénéficie. Le médicament, en particulier, répond à sa demande anxieuse d'être pris en considération et comme objet de soins, en ayant valeur de signe d'une prise en charge par le médecin.

Le médicament est aussi un instrument qui permet au médecin de faire face à de graves conflits de valeur, le principal d'entre eux ayant trait à l'image qu'il se fait de la fonction qu'il occupe. Deux pôles opposés le sollicitent : une image scientifique de la médecine que renvoie le miroir des normes hospitalo-universitaires et une image vénale que suscitent la recherche et l'obtention d'un revenu élevé. Ce conflit est résolu par l'apparition d'une image unique de ce qu'est une bonne médecine ou plutôt un bon médecin : le bon médecin est le bon technicien qui satisfait ses malades par le maniement d'une technique efficace, et le signe visible de son succès est qu'il est débordé (ce qui entraîne justement l'obtention d'un fort revenu, du fait de la rémunération à l'acte). Le médicament joue là un rôle essentiel, en tant que représentant d'une science pharmaceutique qui se substitue à la science médicale : la bonne médecine est devenue le bon médecin, et le bon médecin est celui qui prescrit bien.

Un signe particulièrement frappant du blocage du système sur le médicament est la concurrence que les médecins se font par la prescription pharmaceutique, tandis que c'est

eux, on l'a vu, qui détournent la véritable demande de leurs patients en demande de médicaments. En effet, alors que les possibilités de concurrence entre médecins sont pour la plupart neutralisées, soit par des accords implicites réalisés par le respect de certaines normes, soit par de très nettes distorsions apportées au schéma concurrentiel (au premier rang desquelles il faut placer le malthusianisme médical), un noyau concurrentiel subsiste et porte sur le médicament : un médecin est insatisfait s'il ne prescrit pas comme il pense que les autres prescrivent, c'est-à-dire les médicaments les plus efficaces et les plus nouveaux.

Face aux laboratoires, le médecin est dans une situation de demandeur. Mais si au départ le médicament est avant tout pour lui l'instrument privilégié de fins non techniques, la présentation que les laboratoires font de leurs produits, la très fine différenciation qu'ils leur donnent, l'apparition de médications matérielles spécifiques au demandeur d'aide, comme les psychotropes, apprennent bientôt au médecin à ne voir dans son action qu'une action technique : il demande des médicaments efficaces et des médicaments nouveaux.

Le médecin est prêt à s'informer sur toute nouvelle spécialité, sur laquelle il porte a priori un jugement favorable. Dès qu'il la connaît, sa décision de la prescrire ou non fait intervenir un arbitrage entre un coût psychologique d'adoption, qui correspond au fait qu'il a besoin de croire à la rationalité de ce qu'il fait et à la nécessaire restructuration de sa mémoire qu'une telle adoption impose, et l'avantage qu'il voit à remplacer l'ancien produit par le nouveau. Cet avantage est gonflé par un phénomène que nous avons nommé « obsolescence psychologique » et qui semble jouer un rôle central dans l'explication de la croissance des dépenses de santé. Ce phénomène est le suivant : lorsque le médecin a connaissance du nouveau médicament, prescrire l'ancien devient pour lui peu satisfaisant : c'est s'exposer à la concurrence, c'est aller à l'encontre d'une certaine image scienti-

fique de la médecine. On peut donc dire que les performances réalisées par un produit donné sur les fins non techniques recherchées par le médecin diminuent par la simple apparition d'une nouveauté, ce qui majore l'avantage à prescrire cette dernière.

L'action des laboratoires face au médecin (le choix des rythmes d'innovation, l'information médicale, etc.) peut alors se résumer à ceci : augmenter les avantages et diminuer les coûts de l'adoption du nouveau produit pour le médecin.

*
**

En résumé, la croissance des dépenses pharmaceutiques peut semble-t-il s'expliquer en grande part ainsi : le médicament répond comme signe technique à des demandes et des attentes des médecins et des malades qui au départ ne sont pas des demandes et des attentes de moyens techniques, mais qui le deviennent par le fait d'une automystification entretenue.

On conçoit donc que ces demandes et ces attentes se feront plus exigeantes à mesure que s'accroîtra la représentation que les acteurs se font des possibilités de la technique. On comprend du même coup que pour atteindre le niveau de performances que l'aspirine et le simple somnifère permettaient de réaliser, il y a seulement dix ans, en matière d'effets non techniques, il est nécessaire de déployer de nos jours les moyens techniquement plus puissants mais plus coûteux que sont les corticoïdes et les tranquillisants. L'utilisation des anciennes thérapeutiques serait aujourd'hui inenvisageable par la plupart des médecins, et irrecevable par la grande majorité des malades. On ne les trouve d'ailleurs souvent plus sur le marché. On comprend enfin que les possibilités de la recherche ne pouvant suffire à étancher la soif de signes techniques que ressentent les acteurs, des médicaments n'apportant rien de nouveau sur le plan technique puissent s'imposer, leur nouveauté étant valorisée en elle-même.

On peut montrer que ces phénomènes induisent un important gaspillage de ressources. Débloquent le système exige que l'on puisse remplacer le médicament par des moyens mieux adaptés et moins coûteux pour chacune des fonctions non techniques qu'il remplit. La tâche ne paraît pas facile et passe nécessairement par une modification des structures médicales actuelles.

J.-P. DUPUY.

FORCLUM

67, rue de Dunkerque - PARIS (9^e)

Tél. : 878-74-03

Toutes Installations Electriques

USINES - CHAUFFERIES - STATIONS DE POMPAGE
ET D'ÉPURATION - SILOS

EQUIPEMENT DES IMMEUBLES DE BUREAUX
ET D'HABITATION

ÉCLAIRAGE PUBLIC - RÉSEAUX MT ET BT

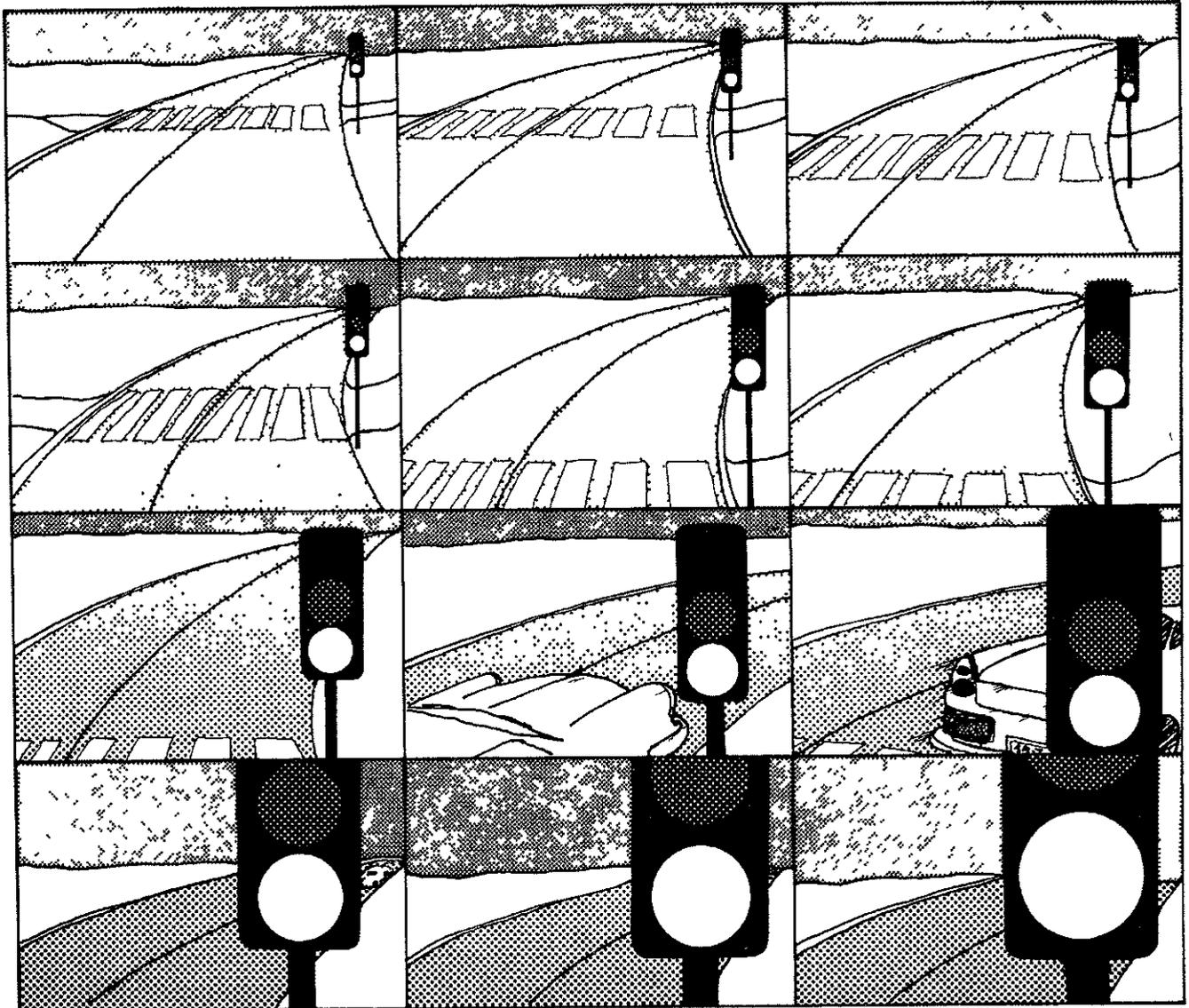
TABLEAUX - POSTES ET CENTRALES

CONTROLE - RÉGULATION - AUTOMATISME
TÉLÉCOMMANDE

Directions Régionales et Agences :

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

feu vert!



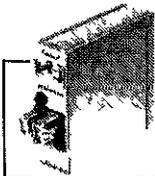
Avec le détecteur MK 15, les feux rouges sont toujours verts...

Fini les feux mal synchronisés et les attentes exaspérantes aux feux rouges dans les embouteillages!

Le détecteur MK 15 à boucle magnétique rend les feux de signalisation plus "intelligents" et permet d'ores et déjà l'optimisation du trafic urbain ou routier

Il est désormais impossible de concevoir une régulation moderne du trafic sans un bon détecteur de véhicules à boucle magnétique. Outil indispensable des spécialistes du trafic, avec une précision incomparable, le MK 15 détecte les véhicules réellement présents à proximité d'un carrefour (y compris les bicyclettes)

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



documentation sur demande à C F E E, 90 rue danton - 92 levallois - tél 270 11 90

nom _____

adresse _____

tél _____

D. F. C. M. I.

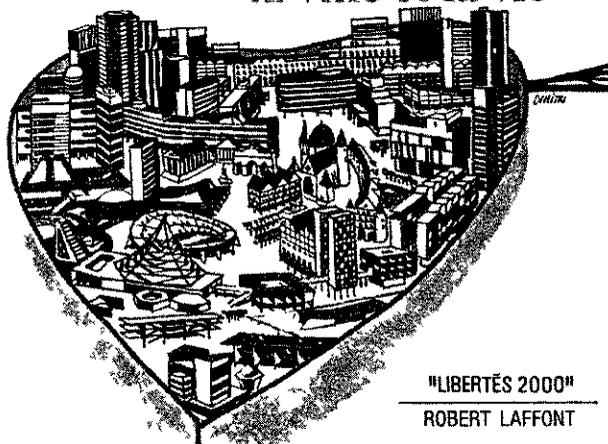
C F E E

90 rue danton
92-levallois
tel 270 11 90

S. n. p.

BERNARD OUDIN PLAIDOYER POUR LA VILLE

pour un urbanisme
qui réconcilie
la ville et la vie



"LIBERTÉS 2000"
ROBERT LAFFONT

L'ouvrage : 250 pages, 20 francs, collection « Libertés 2000 », éditions Robert Laffont.

L'auteur : Bernard Oudin, 38 ans, diplômé de Sciences-Po, grand amateur d'architecture. Auteur d'un volumineux « Dictionnaire des Architectes ».

Le thème : Bernard Oudin part en guerre, sur un ton vif et mordant, contre une série d'idées reçues qui voudraient que la ville soit polluante, nauséabonde, perverse, inhumaine, inapte au développement de l'homme et à l'équilibre de l'individu. L'auteur démolit quelques solides bastions : le retour à la terre, les bienfaits de la vie à la campagne. Un exemple du style et des idées : « Catastrophe esthétique, la maison individuelle est bien souvent aussi une catastrophe morale. Psychologiquement, elle développe le repliement sur soi-même, l'égoïsme (la famille n'étant en l'occurrence qu'une forme d'égoïsme à plusieurs) ».

Bernard Oudin expose ensuite ses idées positives. La ville et en particulier la très grande ville, doivent être réhabilitées, à condition, bien sûr, de les aménager à hauteur d'homme. « Non seulement, écrit l'auteur, la ville, avec ses contacts, ses échanges, est un foyer irremplaçable, mais il semble bien que, dans ce cas, rien ne puisse surclasser la très grande ville, la métropole de plusieurs millions d'habitants, dont le rayonnement agit en l'occurrence comme celui d'un phare ».

L'auteur, qui se présente comme un « rescapé de la banlieue », croit à la valeur irremplaçable de la ville. Le P.C.M. lui a demandé des explications plus complètes et, dans ce but, a dialogué avec lui.

Le P.C.M. : Votre livre est parfois irritant, mais souvent tonique. Vous usez du paradoxe ; nous ne sommes pas contre. Mais nous pensons que le ton sur lequel vous présentez votre développement vous empêche de conclure. Vous mettez en cause la société sans proposer de solution.

B. Oudin : J'ai simplement souhaité lancer des idées. C'est l'ouvrage d'un usager, non d'un professionnel. Je n'ai pas à donner de solution. Je suis sans doute à contre-courant de l'opinion publique. Je ne crois pas être à contre-courant de la jeune génération d'architectes et d'urbanistes.

Le P.C.M. : Vous vous enfermez dans un cercle vicieux. Si l'on refuse le pavillonnaire, si l'on veut recréer la ville, il faut un dirigisme très fort, très contraignant sur la vie des hommes.

B. Oudin : C'est un risque. De toutes façons le laisser-faire serait la pire des choses. Ce qu'il faut c'est empêcher la situation de se dégrader.

Le P.C.M. : Il est vrai que l'on ne sait pas, à l'heure actuelle, reproduire une qualité urbaine. L'urbanisme est conçu de façon abstraite, chacun ne s'intéressant qu'à sa partie. Les décisions sont diluées ; la formation des parties prenantes est insuffisante. Qu'il faille recréer la vie urbaine est sans doute une réalité, mais notez que les structures juridiques, économiques, sociales s'y opposent en mettant un frein aux initiatives.

B. Oudin : Pourtant le canal urbain reste indispensable.

Le P.C.M. : Mais la vie qui passe par le canal urbain pourrait passer par autre chose. Les études de certains sociologues le prouvent. Les mass média, les associations, les clubs ne sont-ils pas des moyens d'unir, de réussir les gens, d'animer la vie, d'éviter — en partie — la ségrégation sociale ? D'autant plus qu'il est difficile de multiplier les centres urbains.

B. Oudin : Sur le plan culturel, il n'est pas mauvais d'avoir une « grosse tête » rayonnant sur le pays. La province ne bouge pas beaucoup, son animation est difficile : ce n'est pas une raison pour condamner la grande ville.

Le P.C.M. : Mais les grandes métropoles d'équilibre peuvent constituer des foyers de culture irradiant quelques milliers de km². La ville moyenne rattachée à la métropole d'équilibre donnerait un niveau d'animation satisfaisant aux habitants.

B. Oudin : La ville moyenne me paraît insuffisante. La poésie de la ville réside dans la possibilité de flâner, de découvrir à tout moment l'insolite de la rue, d'avoir de nombreux choix tout en conservant, si on le désire, l'anonymat.

Le P.C.M. : L'urbanisme en lui-même n'est pas une solution. Il faut d'abord une intégration sociale. Le logement individuel permet plus facilement à chacun de « s'approprier » l'espace et les objets ou les choses qui le peuplent.

En résumé :

Ce qui nous a plu :

- le ton stimulant,
- l'offensive contre les idées reçues,
- une certaine réhabilitation de la ville.

Ce qui nous a moins plu :

- l'absence de solutions,
- l'excès de certaines critiques,
- des passages irritants.

Méthodes modernes de gestion, management... ces mots sont tellement utilisés, le nombre de séminaires, stages, journées de sensibilisation auxquels nous sommes tous soumis dans ce domaine est tellement grand, les publications qui en traitent tellement abondantes que cela aurait dû nous décourager d'ouvrir une rubrique sous ce titre dans la revue. Il n'en a rien été, car si les informations fourmillent, les synthèses permettant de situer l'évolution de ces techniques sont rares.

Philippe GLUNTZ vient de passer une année aux Etats-Unis après plusieurs années d'activité dans l'administration : ce genre d'expérience sans être tout à fait exceptionnel n'est quand même pas courant et il prédispose incontestablement celui qui a le courage de la faire à essayer de formuler de telles vues synthétiques.

Voilà pourquoi nous lui avons demandé de bien vouloir animer cette rubrique sur les formes nouvelles du management qui paraît pour la première fois ce mois-ci. Nous le remercions d'avoir bien voulu l'accepter.

Le débat sur la nature actuelle et souhaitable des fonctions des Ingénieurs des Ponts et des Mines — techniciens ou gestionnaires — et par conséquent sur la formation qu'il convient de leur fournir, n'a pas fini d'alimenter les chroniques : témoin la série d'articles qui est proposée dans cette rubrique.

Au risque de décevoir et donc de perdre des lecteurs dès cette ligne, je dirai que dans mon esprit la quasi totalité des membres du

P.C.M. sont des managers, même s'ils ne le sont qu'à la manière de Monsieur JOURDAIN ou s'ils refusent cette idée au nom de leur système de valeurs propres.

Car le management — qui n'est autre que le terme anglo-saxon pour direction, à peu de chose près — est une **fonction** indispensable à toute organisation, et par là même nécessairement assurée sous une forme ou sous une autre, même inconsciemment. Cette fonction consiste

à guider, réguler ou contrôler, au sens cybernétique du terme, l'organisation. Il s'agit donc de définir où l'on veut aller, comment y aller et, de faire régulièrement le point pour vérifier si l'on est dans la bonne direction et de corriger le cap si besoin est. Tout responsable de service, même très technique, assure donc une partie de cette fonction, qui cependant implique également dans une proportion variable, l'ensemble des cadres dudit service. Et alors ? direz-vous. Pourquoi tout ce bruit autour du management, si nous en faisons tous sans le savoir ? L'objet de cette rubrique est précisément de présenter les perspectives nouvelles du management des organisations et notamment des services publics qui par delà la magie des mots et de la mode, peuvent justifier un tel « bruit ». A vous de juger.

Plusieurs faits nouveaux sont en effet intervenus au cours des dernières décades dans le domaine du management.

1 - La prise de conscience que le management est une profession au sens anglo-saxon du terme, c'est-à-dire que l'on peut **apprendre** à devenir un meilleur manager, que l'on ne naît pas bon ou moins bon manager pour toute la vie. Malheureusement dans notre culture européenne, qui dit apprendre, dit acquérir de nouvelles connaissances, utiliser de nouvelles techniques. Dans le domaine qui nous intéresse les apports de la cybernétique, de la théorie du contrôle qui ont fait leurs preuves pour le guidage des systèmes technologiques, ont été, avec un certain succès, transposés au niveau des organisations systèmes socio-techniques d'un niveau de complexité bien supérieur, du fait des nombreuses interactions plus ou moins bien comprises hommes-machines et hommes-hommes.

Mais les arbres ont caché la forêt. Derrière tout cet armada de techniques (contrôle de gestion, tableaux de bords, modèles divers de simulation ou d'optimisation...) se cache un état d'esprit, une approche des problèmes, un style de management nouveau qui s'apprend beaucoup plus difficilement et lentement que les techniques elles-mêmes et qui, faute d'être adoptées, risquent de compromettre l'efficacité de ces techniques. Un exemple parmi tant d'autres : la mise en place d'un système d'information à but de contrôle de gestion peut selon l'utilisation qui en est faite, l'attitude du manager concerné aboutir à un renforcement de la formalisation, de la bureaucratisation donc de la rigidité si l'aspect coercitif est mis en avant ou contribuer à l'adaptation, à l'apprentissage progressif de nouvelles attitudes s'il est conçu et mis en application comme tel.

2 - Il n'y a pas un style, une méthode de management meilleurs que les autres en toutes circonstances, comme le biais rationnel de notre culture nous inciterait à le croire et même à l'espérer.

Le simple bon sens dicte d'utiliser un style différent pour diriger un centre de recherches et un atelier de production à la chaîne, un bureau d'études et un arrondissement opérationnel.

Les facteurs à prendre en compte pour le choix de ce style et de ces méthodes sont nombreux mais commencent à être bien connus :

- la nature de l'environnement externe (stable, en évolution lente, turbulent),
- la nature des tâches à exécuter et de la technologie utilisée (tâches de routine, tâches créatives, négociations de type politique..., technologie nouvelle ou éprouvée),
- l'état du milieu humain de l'organisation (attitudes, systèmes de valeurs...).

Les différences entre organisations sur ces dimensions sont beaucoup plus pertinentes que celles qui ont trait à leur statut juridique et administratif (public et privé par exemple) pour le choix du système et du style de management. Mais l'Administration tant par ses règles de fonctionnement que par le système de carrière qui tend à homogénéiser les attitudes et systèmes de valeurs de ses responsables, rend difficile la différenciation nécessaire des styles de management en son sein.

3 - L'accélération des changements que l'on observe dans l'environnement de toutes les organisations impose une modification fondamentale des méthodes de management des organisations. Ces changements portent tant sur les données économiques (niveaux de vie, ouverture des frontières, taille des unités de production...) que sociologiques (stratification sociale, systèmes de valeurs, bases de motivation à travailler et à acheter...) et que les entreprises privées.

Autant dans une situation quasi stable, telle que celle qui avait cours entre les deux guerres par exemple, une structure hiérarchique, centralisée, stratifiée où chaque service fonctionne en quasi isolation des autres, si concevait parfaitement, autant elle devient totalement inadaptée aujourd'hui.

Le rôle du manager devient de plus en plus celui d'un agent de changement capable de percevoir et de faire percevoir les besoins de modification des tâches et méthodes de travail, de concevoir et de mettre en place de nouveaux systèmes et de nouvelles structures. Les qualités traditionnelles de « raisonneur » et de commandement doivent céder le pas à celles d'animateur d'un processus permanent d'apprentis-

sage et de changement au sein du service dont il a la charge, utilisant pour ce faire une palette de moyens d'influence beaucoup plus large que la simple pression hiérarchique.

Le problème naît de ce que ces nouvelles structures et ce nouveau rôle sont en général en opposition quasi totale avec les anciens. Comment réaliser progressivement une telle transformation lorsqu'elle est nécessaire, est le premier défi du management moderne. Comment faire coexister au sein d'une même organisation, ces deux types de structures et de rôles, ou pire faire en sorte que selon la situation un même manager adopte l'un ou l'autre de ces rôles et des styles correspondants, est le deuxième défi du management moderne.

On cherchera dans les prochains articles de la rubrique « management » à expliciter les quelques idées présentées ci-dessus et proposer quelques solutions aux défis du management, dans le contexte de l'Administration qui est celui où travaillent la plupart des lecteurs de P.C.M.

Les sujets suivants seront abordés si les lecteurs de la revue le souhaitent :

- qu'est-ce qu'une organisation « efficace » ?
- quelles sont les caractéristiques d'une organisation « innovative » et « adaptative » ?
Comment se situe l'Administration par rapport à ces caractéristiques ?
- comment peut-on changer une organisation ?
- que faire pour adapter l'Administration à son temps ?

Il serait cependant souhaitable que les lecteurs réagissent sur ce programme en suggérant toutes adjonctions, modifications ou suppressions et ordres de priorité.

Ph. GLUNTZ.

RÉPARTITION DU PERSONNEL

L'annuaire 1972 des anciens élèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées vient de paraître. D'après ce document il y aurait actuellement 22 Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées de tous grades au Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne et 43 en tout dans les Services Régionaux de province, en comprenant dans ceux-ci les OREAM, les missions spéciales comme celle de l'Étang de Berre, les agences d'urbanisme (Strasbourg) et les établissements publics régionaux.

CONCERTATION

A la suite du contrat de progrès qu'il a signé le 20 septembre 1971 avec M. **Chalandon**, alors Ministre de l'Équipement et du Logement, et M. R.-A. **Vivien**, Secrétaire d'Etat au Logement, et de l'accord intervenu le 26 avril 1972 sur ses modalités d'application, M. Michel **Croize** a adressé aux Présidents des Chambres syndicales de la Fédération nationale des Promoteurs-Constructeurs une lettre leur demandant de prendre tous contacts nécessaires avec les Préfets, les Chefs de Services régionaux, les Directeurs départementaux de l'Équipement de ce Ministère.

Le contrat de progrès prévoit, en effet, que les pouvoirs publics et la F.N.P.C. se concerteront périodiquement au niveau tant national que régional.

Cette concertation devra porter sur :

- d'une part, des questions d'ordre général (détermination des besoins, études du marché, évolution des prix, problèmes fonciers, moyens de financement agrément des modèles),
- d'autre part, des questions se rapportant directement à l'activité des adhérents de la F.N.P.C., à l'exclusion de l'examen des cas particuliers (place faite dans les Z.U.P. et dans les villes nouvelles aux opérations privées, situation générale des promoteurs dans la région, etc...).

Branche professionnelle : Bureau d'études.

Définition du poste :

- chargé d'études économiques sur la branche Bâtiment et Travaux Publics, travaux de prévision et de prospection ;
- le titulaire de ce poste devrait être apte à prendre la responsabilité de plusieurs études et avoir des qualités de gestionnaire d'une petite équipe en plus d'une solide compétence.

Spécialité et expérience requises : ingénieur + formation économique + expérience bâtiment.

Age : de 30 à 40 ans environ.

Langue : anglais.

Lieu de travail : Neuilly-s/Seine.

Déplacements : peu fréquents et faible durée.

Rémunération envisagée : selon expérience et qualification.

Raison sociale : B.I.P.E.

Adresse : 122, avenue Charles-de-Gaulle, 92-Neuilly-s/Seine

Téléphoner pour rendez-vous au numéro suivant : 722-06-00 à M. **Hauchecorne**.

Importante entreprise de bâtiments et travaux publics Rhône-Alpes recherche jeune Ingénieur d'études T.P., terrassements, ouvrages d'art, structure traditionnelle et précontrainte. Deux années d'expérience. Ecrire journal.

PRÉCISION

Le secrétariat d'information commun aux sept corps techniques de l'État et à leurs associations est assuré à titre personnel par M. **Paul Funel**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, D.D.E. à Lyon.

OFFRE D'EMPLOI

Pour développer son département ETUDES ROUTES, V.R.D., OUVRAGES D'ART, importante Société d'engineering, banlieue OUEST, recherche

UN INGÉNIEUR X-PONTS ou CIVIL PONTS

Adresser C.V. et prétentions à l'Admn. de la revue P.C.M., 28, rue des Saints-Pères, Paris-7^e.

Branche professionnelle : Bureau d'études.

Définition du poste :

- chargé d'études économiques sur la branche Bâtiment et Travaux Publics, essentiellement travaux de prévision et de prospective.

Diplômes requis : ingénieur + formation économique + expérience bâtiment.

Age : 28-32 ans.

Langue : anglais.

Lieu de travail : Neuilly-s/Seine.

Déplacements : peu fréquents et faible durée.

Rémunération envisagée : selon expérience et qualification.

Raison sociale : B.I.P.E.

Adresse : 122, avenue Charles-de-Gaulle, 92-Neuilly-s/Seine.

Téléphoner pour rendez-vous au numéro suivant : 722-06-00 à M. **Hauchecorne**.

Etude technique d'aménagement d'un site en montagne.

L'E.N.G.R.E.F. a organisé un stage en Ariège du 17 au 22 avril 1972, avec le concours du Service d'Etudes de la Montagne. Quelques ingénieurs du Ministère de l'Équipement ont pu être informés à temps, le nombre de places étant très limité.

Mais rien ne s'oppose à ce que notre Ministère organise de tels colloques interministériels, comme ce fut le cas à Chambéry du 11 au 15 janvier 1971.

Il s'agit bien entendu d'un sujet assez spécialisé mais qui n'est certainement pas épuisé.

Adresser les suggestions sur un programme à **Cambau** à Chambéry, à **Tremey** à Gap, ou à **Bablon** à l'E.N.P.C.

Programme d'étude pour une formation de base.

Le Groupe de travail constitué par les Chefs de Services Régionaux de l'Équipement et Adjointes a esquissé le 7 avril 1972 ce que pourrait être une formation de base adaptée à leurs besoins en économie, géographie, statistiques, programmation, aménagement du territoire.

Plus précisément ce programme pourrait comporter l'étude des principaux points suivants :

— agriculture, les principales cultures, les assolements, les rendements, les exploitations, taille, genre, prix des produits, etc...

— industrie, les grands secteurs industriels ; leurs principales caractéristiques ; les industries à fort taux d'expansion et à faible taux d'expansion ; les industries à haute valeur ajoutée par emploi. Ordres de grandeur du prix des investissements par emploi créé. Ventilation du prix de revient dans

certaines industries types entre les principaux facteurs. Tendance de la répartition actuelle des industries sur le territoire français. Les principaux facteurs de localisation. Importance relative du facteur transport selon les types industries.

— le tertiaire. Variété des activités tertiaires. Les principaux types de tertiaire. Tertiaire supérieur et tertiaire subalterne. Essai de classification du tertiaire, dans le secteur public, puis dans le secteur privé. Les facteurs d'implantation des activités tertiaires.

— les transports. Les divers modes de transport. Un ordre de grandeur des prix unitaires pour les transports de voyageurs ; pour les transports de marchandises. Les facteurs de choix des usagers, prix, durée du transport, qualité de service, etc... Des ordres de grandeur sur le coût des investissements pour tous les modes de transport.

— développement urbain. Description du développement urbain actuel. Les coûts par habitant ou par logement. Les principaux ratios.

— le développement rural, les principaux problèmes dans ce domaine. La place des forêts dans l'aménagement moderne. Le coût des équipements en milieu rural et en milieu urbain. Les relations entre le développement urbain et le développement rural.

— localisation des activités et des services. Les facteurs d'implantation. Les tendances contradictoires dans la localisation. L'efficacité des mesures prises pour influencer cette localisation, principal facteur de l'aménagement du territoire. Les modes d'intervention.

— les méthodes modernes d'examen des problèmes économiques. Notions d'économie générale. L'utilité collective. Le prix de revient. Le coût pour les usagers.

— le choix des investissements publics. Rentabilité immédiate.

Actualisation. Bénéfices actualisés. Intervention des facteurs non quantifiés. Les choix à plusieurs critères.

Ce texte est reproduit en raison de l'intérêt des rubriques énoncées, et de leurs aspects quelquefois surprenant pour un ingénieur des Ponts et Chaussées, ou un Mineur, notamment en ce qui touche au ruralisme.

Le programme est mis à l'étude de détail de réalisation au moins partielle en 1972. C'est un programme assez ambitieux qui peut donner lieu à de fructueux échanges avec d'autres Ministères et des Organismes privés.

Maître d'ouvrage : P. Merlin, Chef du SRE, Orléans.

Stage de Sémantique générale.

Le CETE et le CIFP de Rouen ouvrent en 1972 le stage expérimental suivant :

Sémantique Générale.

Ce stage permet d'adopter de nouvelles méthodes d'évaluation et de raisonnement et de donner les moyens de les intégrer en profondeur. Il en résulte un accroissement sensible de l'efficacité de chaque participant dans les domaines où il doit faire appel à son jugement.

Durée : 3 jours.

Animateur : Severen **Schaeffer**, représentant pour l'Europe de l'Institute of General Semantics — Lake-Ville, Connecticut U.S.A.

Il s'agit très grossièrement d'une remise en cause de la perception, de l'expression, des attitudes et du comportement ; cela va plus loin que les séminaires classiques sur les communications.

L'épreuve risque d'être dure, de déprimer ou d'exaspérer. « Réalités » en a rendu compte.

Ceux qui veulent quelques informations supplémentaires peuvent les demander à :

Formation Continue
E.N.P.C.

A PROPOS du numéro 2...

Je félicite le Président du P.C.M. d'avoir mis en discussion un tel sujet. C'est une question qui appelle beaucoup de réflexion.

Pour ma part je regrette que les conditions actuelles de la vie économique rendent plus forte qu'autrefois la tentation du passage du public au privé. Vouloir rester exclusivement au service de la communauté nationale est une belle vocation. J'ai pu constater dans mes rapports avec des chefs d'entreprise qu'ils avaient bien aussi le sens et le souci de servir la collectivité. Cependant ces chefs et leurs cadres supérieurs sont d'abord au service du capital et en sont dépendants. Cela est affirmé sur le plan juridique. Quand M. Gaspard fit appel devant le tribunal de commerce de la décision qui l'avait limogé, ce tribunal répondit avec simplicité qu'il n'avait pas montré que la décision avait mis en péril les intérêts des actionnaires.

Cette situation n'entraîne-t-elle pas chez les cadres du privé une mentalité qui ne correspond pas comme il faut à ce que doit être celle d'un fonctionnaire ? Et cela d'autant plus que dans l'économie capitaliste actuelle il y a une lutte pour la suprématie entre le pouvoir de l'Etat et les pouvoirs économiques, à l'avantage de ces derniers. Le passage du public au privé, et réciproquement, ne risquerait-il pas d'accentuer ce déséquilibre ? Les fonctionnaires seraient finalement ceux qui n'ont pas réussi dans le privé ou ceux que le privé veut mettre en place dans l'Etat pour mieux assurer sa suprématie ?

Et le problème soulevé exige alors qu'on le poursuive en traitant celui des réformes des structures économiques.

N. BACHET,
Vence.

Je reçois seulement aujourd'hui le numéro de mars et je n'ai que la ressource d'adresser mes sincères félicitations au bureau du P.C.M. pour la haute tenue des questions traitées dans le dernier numéro d'une revue devenue véritablement très belle.

F. JOURNO,
Ingénieur en Chef honoraire,
Marseille.

...et du numéro 3

Deux remarques à propos des numéros 2 et 3 de la revue du P.C.M. et une appréciation générale sur la revue.

N° 2 - Livre du mois

En fait du livre du mois, « Socialisation de la nature » a été publié il y a déjà plusieurs mois. Mais votre article ne peut que raviver l'intérêt pour un livre très dense et je m'en réjouis.

Par contre, je ne suis pas d'accord avec vos critiques « réflexe passéiste de retour à la nature », « abandon de l'économie classique ». Ph. Saint-Marc ne préconise pas l'abandon de l'économie classique mais son extension.

Si les valeurs immatérielles ne peuvent être toutes quantifiées, il faudra bien quand même en tenir compte dans nos décisions. Les champions de la RCB ignorent-ils que nombre de facteurs de la décision peuvent être recensés sans être quantifiés ?

Quant au « réflexe passéiste de retour à la nature », voilà un cliché qui évite de se poser des questions et remet en selle l'industrialisation triomphante et sans contraintes ! Il faut être empreint d'un bel optimisme pour ne pas voir qu'aujourd'hui des industries polluantes

s'installent et se développent sans que la collectivité ose imposer des mesures de sauvegarde du milieu environnant ; on a tellement besoin d'emplois.

Enfin, ce que votre article ne souligne pas assez, c'est que le livre, à travers une critique du système actuel, préconise l'instauration du socialisme démocratique — sans le nommer — rejoignant ainsi, par une approche originale et avec des différences, la thèse de la C.F.D.T.

N° 3

Ce numéro devait servir à préparer la table ronde du 18 avril. Il m'est parvenu, dans ma lointaine province, le 20 avril. Suis-je le seul à ne l'avoir pas reçu à temps ?

Appréciation générale sur la revue

La présentation ne fait pas l'unanimité. Elle me plaît. Quant au fond, je constate une tendance à faire de la revue l'organe d'expression de sommités ; intéressant pour gagner une audience élargie à la revue, le système peut devenir lassant s'il ne permet plus l'expression de la « base »...

M. PETER,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
à Caen.

BIOGRAPHIES



A la suite du décès de M. Pierre Lazareff, M. Jean Meo, directeur et administrateur de la société SOCANTAR, filiale d'Elf-ERAP, vient d'être nommé directeur général de la société « France Editions et Publications » (F.E.P.) groupant dans son sein les organes de presse :

France-Soir - Journal du dimanche
Elle - France dimanche.

Agé de 45 ans, M. Jean Meo est Ingénieur en Chef des Mines. Diplômé de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole des Mines et de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, il a successivement occupé les postes :

- Ingénieur en stage aux Houillères du Bassin de Lorraine (1952-1953).
- Chef du sous-arrondissement minéralogique de Lille.
- Professeur à l'Institut Industriel du Nord (1954-1956).
- Conseiller technique aux Cabinets de MM. Paul Ramadier et de Pierre Pflimlin, Ministre des Finances (1957).
- Chargé de Mission au Cabinet du Général de Gaulle (1958).
- Chargé de Mission au Secrétariat Général de la Présidence de la République (1960).
- Adjoint au Directeur Général de l'U.G.P. (1960-1963).
- Directeur Général de l'U.G.P. (1963-1966).
- Directeur Général Adjoint de la Direction Raffinage Distribution de Elf-ERAP (1-1-66).
- Administrateur-Directeur Général de SOCANTAR (depuis 1970).
- Administrateur d'Elf Distribution.



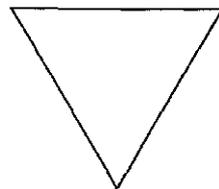
Nous avons été heureux d'apprendre que M. Roger Coquand vient d'être nommé Vice-Président du Conseil général des Ponts et Chaussées et lui adressons toutes nos félicitations.

M. Coquand est né le 13 décembre 1906 à Cosne (Nièvre) ; sorti de Polytechnique, licencié en droit, il a successivement occupé les postes suivants :

- Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nevers (1930-1938), à Dijon (1938-1944).
- Ingénieur en Chef à Bourges (1945-1952).
- Délégué interdépartemental du M.R.U. pour le Cher, l'Indre et la Creuse (1945-1952).
- Adjoint au Directeur des Routes (1952-1959).
- Professeur du Cours de Routes à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (1953-1970).
- Ingénieur Général des Ponts et Chaussées (1960).
- Directeur des Routes et de la Circulation routière (1960-1967).
- Président de la 5^e Section du Conseil général des Ponts et Chaussées (1967).
- Président de l'Association Française de l'Eclairage (1969-1971).
- Vice-Président de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (1968).
- Président de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (1969).

M. Coquand est Commandeur de la Légion d'Honneur.

TOUTE
LA
SIGNALISATION



ROUTES
CHANTIERS
ENTREPRISES
AUTOMOBILES

S. A.
GUILLON

LG

signalisation

USINE TITAN
21-PONTAILLER-S/SAONE

Télex : EURODIJ 35690 F
Code Titan

Tél. : (80) 36-10-61



Photo A F P

Le P. C. M. a rencontré Monsieur Sécurité

34 ans, X et Ponts : voici Monsieur Christian GÉRONDEAU que les journalistes appellent déjà "Monsieur Sécurité". Délégué à la sécurité routière il devra proposer un ensemble cohérent de mesures pour réduire le nombre des accidents de la route en même temps que leur gravité. M. GÉRONDEAU assurera une nécessaire coordination entre les dix ministères concernés par ce problème national. Prudent, M. GÉRONDEAU n'a pas souhaité dévoiler son plan d'action : " il est encore trop tôt, dit-il, pour expliquer avec précision tout ce que l'on va entreprendre (ou poursuivre)". Mais, on le verra à la lecture de l'interview, M. GÉRONDEAU a une conscience aiguë du problème qu'il connaît depuis longtemps puisqu'il a participé aux activités de la Mission interministérielle de sécurité routière dirigée par Monsieur Jacques EISENMANN, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.



Photo A F P

« Hécatombe », « catastrophe », « suicide collectif » : les journalistes, pourtant pleins d'imagination, ne trouvent plus de mots pour qualifier les bilans des accidents de la route. Chaque week-end, chaque départ en vacances apportent leur sombre cohorte de morts et de blessés. Et cela fait 15.000 morts et cela fait 355.000 blessés en un an.

Après le constat, le découragement. « Les exhortations n'ont servi à rien » titre un journal du matin. Et de guerre lasse, la télévision (pourtant fantastique media) s'en remet, pour l'éducation (!) des Français, à quelques reportages « après coup » auprès des blessés qu'un accident a précipité dans la douleur et le désarroi.

Alors on se prend à rêver, à rêver de ces pays qui comme la Grande-Bretagne n'alignent « que » 7.500 morts (pour 56 millions d'habitants). Et l'on se demande « comment font-ils » ? On se demande aussi quel lien mystérieux lie le Français à son automobile pour qu'il lui sacrifie tant de vies.

Devant l'ampleur du phénomène, on dénonce pêle-mêle « l'incurie » des pouvoirs publics, la folie de « l'autre » (car c'est toujours « l'autre » qui provoque l'accident), le mauvais état des routes, l'insuffisance des autoroutes, le « laxisme » des policiers, etc... Les pouvoirs publics et les experts répliquent : « voyez l'alcoolisme », voyez le non respect des « stops », des lignes jaunes, des priorités, des limitations de vitesse ». L'automobiliste s'insurge ; à l'entendre, jamais il ne boit avant de prendre la route, jamais il ne traverse les villages à plus de 60 à l'heure, jamais il ne tente de dépasser cette « voiture qui l'agace et ne veut pas lui céder le passage » alors que la visibilité est mauvaise et mauvaise aussi cette notion de compétition sur route.

C'est dans ce climat de dispute où la mauvaise foi ne le cède en rien aux préjugés que M. GERONDEAU prend son poste.

Le P.C.M. lui souhaite ardemment de réussir et de remporter une brillante victoire sur la mort et sur l'accident.



Le P.C.M. — Le problème de la sécurité routière n'est ni nouveau, ni récent. Pourquoi avoir créé le poste que vous occupez ?

M. Gérondeau. — Pour coordonner une activité, il faut un responsable. Pour faire avancer la réflexion, pour proposer des décisions, il faut également un responsable. Le phénomène des commissions est utile, mais en face de l'ampleur prise par le problème qui nous occupe, il est insuffisant. Le domaine de la sécurité routière a été longtemps orphelin : au moins dix ministères s'y intéressaient (et s'y intéressent toujours) avec compétence. Mais on sentait le besoin d'organiser, d'affiner et de renforcer la gestion pour obtenir une bonne efficacité.

Le P.C.M. — Pourquoi créer ce poste maintenant ?

M. Gérondeau. — Les structures de coordination existent déjà depuis un certain temps. La mission interministérielle de la Sécurité Routière a abordé de nombreux problèmes. Des tables rondes ont cherché (et trouvé) des solutions. La nomination d'un délégué ajoute une notion de responsabilité et d'autorité.

Le P.C.M. — Cette nomination signifie-t-elle « renforcement de l'action gouvernementale » ?

M. Gérondeau. — Il est évident que le gouvernement veut faire le maximum pour enrayer la progression des accidents. On peut dire qu'il y a là une véritable volonté politique. Le Premier ministre, comme son prédécesseur, attache une grande importance à ce problème. Vous savez que le début de l'année 1972 a été très mauvais pour le nombre d'accidents, pour le nombre de morts et de blessés. C'est un phénomène national très grave.

Le P.C.M. — On aurait pu imaginer que le poste de délégué soit confié à quelque « super V.R.P. » en contact direct, permanent avec la route et ses problèmes. Pourquoi avoir choisi un technicien, disons même un « technocrate » puisque le mot reste à la mode ?

M. Gérondeau. — Vous noterez d'abord qu'on aurait pu imaginer une autre formule : confier la mission de coordonner l'ensemble des activités administratives en la matière à un ministre particulier (Equipement ou Intérieur par exemple). Le Gouvernement a préféré la formule, plus souple, du Délégué appuyé sur un Comité et tenant ses pouvoirs de ce dernier, suivant en cela l'exemple de l'aménagement du territoire, ou de la recher-



che scientifique, etc... Vous remarquerez ensuite que les problèmes de la sécurité comportent des aspects scientifiques et statistiques importants pour lesquels une formation appropriée paraît souhaitable. Elle l'est d'autant plus que la sécurité est un domaine d'application de la rationalisation des choix budgétaires.

Le P.C.M. — Aurez-vous les moyens d'une politique sans doute ambitieuse ?

M. Gérondeau. — Des moyens importants sont déjà dégagés ; seront-ils suffisants ? Il est trop tôt pour le dire. Il faut d'abord recenser, analyser, porter un diagnostic. Sachez cependant que notre programme est « finalisé » (on a prévu ce qu'on ferait au cours du 6^e Plan) ; ainsi, pour 1973, des crédits à hauteur de 220 millions de francs seront ouverts pour des actions de sécurité en matière d'Équipement.

Le P.C.M. — Les exemples étrangers guideront-ils votre action ?

M. Gérondeau. — La France, c'est incontestable, est mal placée en matière de sécurité routière. D'autres pays assurent une meilleure sécurité : c'est le cas de la Suède, de la Grande-Bretagne, des États-Unis. Que constate-t-on chez eux ? On constate d'abord qu'il existe une limitation de la vitesse variable selon les États, aux États-Unis, uniforme à 110 en Grande-Bretagne, variable de 80 à 100 en Suède. Les autoroutes elles-mêmes ne sont pas épargnées. Je vous citerai une anecdote (canadienne celle-là) qui montre la sévérité avec laquelle cette limitation est sanctionnée ; il s'agit d'un Français qui roulait à 180 à l'heure sur une route. La police lui a donné le choix : la prison ou repartir (sous surveillance) par le premier avion. Dans les trois pays dont je vous parle on a organisé un contrôle draconien (prison, retrait de permis) du taux d'alcool dans le sang. On poursuit ensuite une information du public, on le sensibilise au problème de sécurité. On notera enfin que les ceintures de sécurité (et d'autres éléments de protection) sont plus largement diffusés et utilisés. Je ne dis pas que je suivrai, à la lettre, ces exemples. Je constate simplement qu'il y a là quelques éléments de réflexion.

Le P.C.M. — Serez-vous persuasif ou autoritaire ? La police sera-t-elle préventive ou répressive ?

M. Gérondeau. — Ma réponse sera nuancée. Dans un problème aussi complexe et qui soulève de nombreuses difficultés il faut savoir mêler



avec subtilité persuasion et autorité, prévention et répression. Il est peut-être nécessaire de « faire des exemples », mais il faut avant tout éduquer.

Le P.C.M. — Eduquer bien sûr, mais comment ?

M. Gérondeau. — Je ne compte pas passer ma vie à la télévision pour multiplier les mises en garde qui perdraient tout effet. Je pense plus efficace de ne jamais manquer une occasion d'éduquer et de prévenir que ce soit au niveau de l'école, que ce soit au niveau du citoyen.

Le P.C.M. — Que peuvent faire quelques milliers de policiers et de gendarmes face à un parc de 14 millions de véhicules ?

M. Gérondeau. — Beaucoup plus, peut-être, que vous le pensez. L'équipement de la police va s'améliorer (et s'améliore déjà) ; radars et instruments de contrôle vont être multipliés. D'un autre côté, j'estime qu'il existe un arsenal réglementaire suffisant et que l'important est de l'appliquer. D'ici à la fin de l'année, on devrait déjà constater un léger mieux dans certains domaines, en particulier dans celui de la limitation de vitesse. On ne pourra plus faire impunément, dans la plupart des cas, des vitesses excessives là où la limitation existe (c'est le cas, ne l'oublions pas, pour 13.500 kilomètres de routes). Ceux qui prennent, par exemple, le périphérique pour un anneau de vitesse, auront de fortes chances d'être sanctionnés. Il faut atteindre une densité de contrôle telle que tout conducteur puisse se dire « j'ai une chance sérieuse d'être repéré ».

Le P.C.M. — La sécurité routière c'est l'homme, le véhicule, l'infrastructure. Comment voyez-vous votre action dans chacun de ces domaines ?

M. Gérondeau. — La faute de l'homme est la plus fréquente. Dans 85 % des accidents il est possible de déceler une faute humaine. C'est donc un point qui doit retenir l'attention du délégué. Le contrôle des véhicules âgés est une opération « correcte » mais sans plus ; il ne faut point en attendre de miracle. Pour les véhicules neufs, il est préférable de placer l'argent des ministères dans d'autres domaines de sécurité que dans le contrôle. Quant à l'infrastructure, elle fait l'objet depuis longtemps d'une amélioration lente, mais certaine. Vous savez que dans le volume des crédits une partie est consacrée à l'amélioration du trafic, une autre partie couvre des opérations spécifiquement de sécurité routière. Les spécialistes de la route ont cependant toujours ces deux préoccupations à l'esprit.



Le P.C.M. — Entendez-vous former les responsables de la sécurité sur la route, leur donner un état d'esprit moderne ?

M. Gerondeau. — Vous voulez sans doute parler des policiers ? De nombreux responsables ont déjà ce que vous appelez un « esprit moderne de la route ». Pour les autres, une formation particulière est mise en œuvre. Elle leur permettra d'aborder les problèmes en toute connaissance de cause.

Le P.C.M. — Vous que l'on appelle « M. Sécurité » quels sont vos soucis les plus immédiats ?

M. Gerondeau. — D'abord constituer une équipe et faire un recensement complet des moyens. Ensuite accentuer cohésion et cohérence de la politique de la sécurité en France tout en continuant les actions déjà entreprises et qui ne sont pas, croyez-le, quantité négligeable.

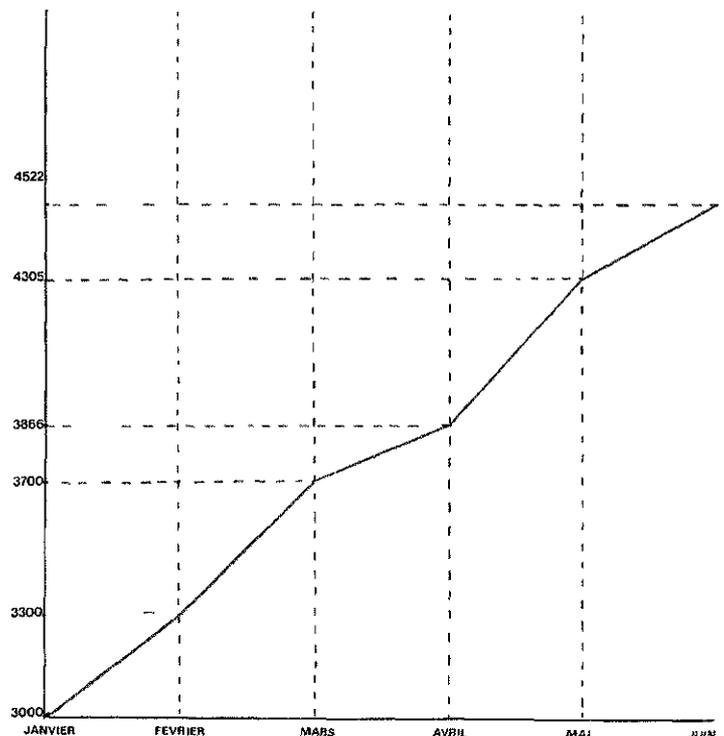
Qui s'abonne à " P. C. M. " ?

Le graphique ci-dessous traduit l'augmentation progressive du tirage de notre revue.

Qui sont les nouveaux abonnés ? On trouve parmi eux au 30 juin 1972 :

- 21 Ingénieurs des Villes,
- 562 Ingénieurs civils des Ponts et Chaussées,
- 152 Ingénieurs des T.P.E.,
- 112 anciens élèves de l'Ecole Polytechnique n'appartenant ni aux Ponts, ni aux Mines, ni au G.R.E.F.,
- 68 Ingénieurs civils des Mines,
- 57 Ingénieurs du Génie rural, des Eaux et des Forêts,
- 50 Architectes,
- 21 Entrepreneurs,
- 16 Bureaux d'études,
- 32 Maires : MM. Bernard **Cornut-Gentile** (Cannes), Guy **Mollet** (Arras), Michel **Durafour** (Saint-Etienne), Louis **Escande** (Mâcon), Marcel **Dufrique** (Montreuil), Hubert **Mouly** (Narbonne), René **Thinat** (Orléans), Jean-Marie **Girault** (Caen), André **Bouloche** (Montbéliard), Robert **Poujade** (Dijon), Pierre **Sauvaigo** (Cagnes-sur-Mer), Robert **Pontillon** (Suresnes), Emile **Jourdan** (Nîmes), Henri **Duffaut** (Avignon), Paul **Alduy** (Perpignan), Jean **Turc** (Angers), André **Morice** (Nantes), Jean **Charbonnel** (Brive), Pierre **Dumas** (Chambéry), Hervé **de Fontmichel** (Grasse), Charles **Ceccaldi-Raynaud** (Puteaux), Jean **Houdremont** (La Courneuve), Jean **Cren** (Alençon), François **Delmas** (Montpellier), Félix **Ciccolini** (Aix-en-Provence), Pierre **Carous** (Valenciennes), Pierre **Abelin** (Châtellerauld), Paul **Josse** (Saintes), Jacques **Limouzy** (Castres), Henri **Ginoux** (Montrouge), Georges **Ditsch** (Thionville), Henri **Fréville** (Rennes).
- 121 divers.

Au moment où cet échantillon a été analysé, de nombreuses catégories n'avaient pas été pressenties (entreprises de Bâtiment, de Travaux publics ou fournissant des matériaux, anciens élèves de l'E.N.A., Chambres de Commerce, C.J.D., Promoteurs, Ingénieurs-Conseils, Transporteurs, etc...). Leur absence sur cette liste ne doit donc donner lieu à aucune interprétation.



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

DEUX NOUVEAUTÉS DE LA SOCIÉTÉ DEPAEPE



1° POTEAUX DE SIGNALISATION AVEC DISPOSITIF COMPENSATEUR ANTI-CHOC (Breveté S.G.D.G.)

Ce dispositif à ressort permet aux poteaux de signalisation de faible hauteur bordant les routes, rond-point de sens obligatoire, etc..., de ne pas être abattus au moindre choc, comme cela est malheureusement trop souvent le cas.

Grâce à ce dispositif, la rupture ne survient qu'en cas de choc d'une certaine violence, sinon le poteau reprend sa position.

En cas de rupture, la remise en état est très rapide et économique, car il suffit alors de remplacer, sans aucune aide d'outils spéciaux, et par une main-d'œuvre

non spécialisée, le ressort interne du dispositif, sans avoir à casser le scellement existant, ni à en refaire un autre.

Ce dispositif anti-choc, non seulement permet de ce fait une économie très sensible, mais de plus, point peut-être plus important encore, permet la remise en état rapide des poteaux abattus, allégeant d'autant la responsabilité des Villes et Services publics qui, dans bien des cas, ont été rendus responsables d'accidents survenant entre le moment où un poteau de signalisation a été abattu et sa remise en état.

2° BATBOOTS

BATBOOTS, DES BOTTES POUR CHAUSSURES.

Batboots s'adapte directement sur la chaussure de ville, protège instantanément chaussures et bas de pantalon, assure le maximum de confort par sa souplesse et

sa légèreté, se retire en un clin d'œil en passant l'index dans un anneau spécial.

Avec Batboots plus de boue.

Batboots trouve ses adeptes partout : sur les chantiers, au jardin, à la campagne, aux sports d'hiver, etc...

Documentation sur demande à :

DEPAEPE S.A.

176, boulevard Voltaire, 92-ASNIÈRES

Société Nationale de Travaux Publics

10, rue Cambacérès, 75-PARIS (8^e)

Tél. 265-37-59 — Télex : 66 777 Aldosivi Paris

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

RALITE

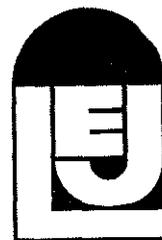
INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

ÉCLAIRAGE PUBLIC

SIGNALISATION

ILLUMINATIONS

AUBERVILLIERS - 93 -
154, RUE DE LA GOUTE-D'OR
TÉL : 833-59-05



ENTREPRISE JEAN LEFEBVRE

Société Anonyme au Capital de 19.090.000 F.

TRAVAUX PUBLICS
TRAVAUX ROUTIERS
PISTES D'ENVOL
REVETEMENTS

SIÈGE CENTRAL :

11, boulevard Jean-Mermoz - NEUILLY-SUR-SEINE
624-79-80 + 722-87-19 +

BÂTIMENT
TRAVAUX PUBLICS
Exploitation de Carrières

Entreprise TERRADE

Père et Fils

S.A.R.L. au capital de 1.120.000 F.

18, rue du Colonel-Denfert, 18
71-CHALON-SUR-SAONE

R.C. Chalon 55 B 19

Téléphone 48-34-82

S.F.E.D.T.P

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ENTREPRISE DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS

Siège Social : 10, rue Cambacérès, PARIS-8^e - Tél. 265-67-61

Direction et Services Techniques :

29, rue de Miromesnil, PARIS-8^e - Tél. 265-09-30



Travaux à la Mer - Dragages et Terrassements
Aménagements Hydro-Électriques
Barrages et Canaux - Routes
Ouvrages d'Art - Assainissement et Adduction d'eau
Fondations Spéciales - Bâtiments et Usines