

Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées opère sa mutation

Deux cents ans après la reconnaissance officielle de ces grands bâtisseurs par un décret impérial de Napoléon I^{er}, la fin de la période de reconstruction, la décentralisation et la prise en compte des préoccupations environnementales contraignent l'institution à évoluer

C'EST AVEC faste que le conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) fête, cet automne, son 200^e anniversaire. Cette prestigieuse institution de la fonction publique, créée par Napoléon I^{er} le 25 août 1804, et qui rassemble, avec quelque 150 membres, la quintessence des ingénieurs de haut rang au service de l'Etat, n'organise pas moins de sept colloques à travers la France, jusqu'au 18 novembre.

Ces rencontres traiteront de la gestion des risques technologiques, industriels ou naturels, des grands travaux, de l'expertise, de l'évaluation des politiques publiques, du développement durable, des infrastructures, du transport combiné, des ports et de l'aménagement du territoire. Un livre d'histoire et de galerie de portraits – avec les figures célèbres de Perronnet, Fresnel, Gay-Lussac, Sadi Carnot, Caquot et bien d'autres – paraîtra chez « Gallimard Découverte » à la fin de l'année.

C'est l'occasion de s'interroger, au-delà du CGPC, sur le rôle de ces grands commis de l'Etat – au même titre, par exemple, que les magistrats de la Cour des comptes ou que le corps des Mines – et les mutations progressives du métier d'ingénieur des Ponts, parmi lesquelles une plus grande féminisation.

Bétonneurs boulimiques ? Aménageurs avisés ? Concepteurs et réalisateurs de villes nouvelles, d'autoroutes et perceurs de tunnels sous les mers et les montagnes, constructeurs méticuleux devenus écologistes pointilleux ? Tout à la fois...

La fratrie du corps des Ponts et Chaussées est encore plus ancienne que le conseil, puisqu'elle remonte à 1716, au commencement du règne de Louis XV, sous la Régence. A l'époque, sous l'influence des physiocrates, s'engage une politique de grands travaux. La réalisation de



Les locaux de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, qui se trouvent à Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne) depuis 1997, ont remplacé le bâtiment historique de la rue des Saints-Pères, à Paris.

ces nouvelles infrastructures, en permettant le franchissement d'obstacles naturels, doit faciliter les déplacements des troupes et des marchands, mettre les chemins hors d'eau, bref, développer le pays.

L'avis de ces ingénieurs-architectes était systématiquement sollicité par le roi et ses ministres sous l'Ancien Régime. C'est en 1747 que Daniel Trudaine, intendant des finances, prit l'habitude de réunir toutes les semaines, chez lui, les inspecteurs présents à Paris, et c'est Emmanuel Cretet, conseiller d'Etat, qui transformera cette assemblée en conseil général des Ponts et Chaussées.

Depuis deux cent cinquante ans, les ingénieurs des Ponts sont donc au cœur de tous les grands projets, glorieux ou contestés, depuis le pont de la Concorde jusqu'au viaduc de Millau, en passant par les canaux et les écluses, le réseau de chemins de fer au milieu du XIX^e siècle,

les autoroutes, les aéroports, le quartier de la Défense, le tunnel sous la Manche, Fos-sur-Mer ou demain Port 2000 au Havre.

« Nous étions traditionnellement des constructeurs, des chefs de projets techniques de grande ampleur et des inspecteurs des services dépen-

Des primes importantes plus transparentes

En vigueur depuis le milieu du XVIII^e siècle, le régime des primes et rémunérations accessoires versées, à titre personnel, aux ingénieurs et à leurs collaborateurs des corps techniques a été « moralisé » en 1998. A la suite de critiques de la Cour des comptes, il a été décidé d'inscrire dans le budget de l'Etat, donc de soumettre au contrôle du Parlement, ces rémunérations annexes versées d'une manière pas toujours transparente par les collectivités locales sur les travaux supervisés par les services de l'équipement et exécutés, essentiellement, pour le compte des communes. Quelque 25 000 fonctionnaires, du dessinateur à l'ingénieur général, se partageaient, selon un barème précis, un « gâteau » de quelque 1 milliard de francs, représentant, en 1997, une prime moyenne annuelle par agent de 34 500 francs. Depuis 2000, la somme, réévaluée chaque année selon l'inflation, est inscrite dans la loi de finances. Ce ne sont plus les collectivités locales qui l'alimentent. Pour un ingénieur général des Ponts et Chaussées (grade le plus élevé), l'ensemble des primes conduit à un quasi-doublement du salaire.

dant de l'équipement et de l'urbanisme. Nous devons être de plus en plus des experts généralistes à spectre large, au confluent des dirigeants politiques et des superspécialistes », estime Claude Martinand, vice-président – seulement – du CGPC, puisque, en droit, cet organisme est présidé par le ministre en charge de l'équipement, en l'occurrence Gilles de Robien aujourd'hui.

Sans doute existe-t-il toujours des postes de la fonction publique dont personne n'aurait imaginé qu'ils échappent à un ingénieur des Ponts issu de l'X, la toujours prestigieuse Ecole polytechnique.

Directeur de cabinet du ministre de l'équipement, directeur général du port de Marseille, directeur des routes, chef du service régional de l'équipement de l'Île-de-France (avec rang de préfet), voilà des titres qui ne sauraient être attribués à d'autres hauts fonctionnaires qu'à des ingénieurs des Ponts déjà blanchis sous le harnais. Les rares exceptions à cette règle font toujours grincer les dents.

Mais à nouvelles perspectives de l'action de l'Etat, nouveaux profils de ses ingénieurs. L'épo-

que des grands travaux et de la reconstruction des années 1950-1980 est bien finie. Impécunieux, l'Etat sélectionne sévèrement ses engagements budgétaires. L'opinion publique s'interroge sur le sens de l'intérêt général et sur ses dépositaires.

Les hauts fonctionnaires d'Etat peuvent donc à bon droit penser, dans un monde gagné par le libéralisme économique, que leurs tâches et leurs carrières seront moins captivantes demain qu'hier. « Il est moins glorieux d'aménager des couloirs de bus que de construire l'usine marémotrice de la Rance », dit Jacques Roudier, directeur du laboratoire central des Ponts et Chaussées, un organisme de cinq cents personnes qui a percé et analysé sur modèles informatiques tous les secrets du comportement du béton et de la géotechnique.

Pouvoir inscrire « X-Ponts » sur sa carte de visite est évidemment un label reconnu, un tremplin social et un sésame apprécié. Les grandes entreprises le savent. Combien d'ingénieurs, après s'être fait la main dans une subdivision de province ou une des nombreuses branches du ministère de l'équipement, répondent aux sirènes d'une banque, d'un groupe de travaux publics, d'une université ou d'un centre de recherche ? Pierre Bourrier, président de l'Association des anciens élèves de l'Ecole des ponts, est vice-président du géant sidérurgique luxembourgeois Arcelor avec le titre de senior vice-président construction.

La décentralisation, qui conduit à transférer aux collectivités locales la responsabilité et le financement de travaux d'équipement importants au détriment de l'Etat, accentue le mouvement. Certains ingénieurs parlent de « risques »,

d'autres de « dégringolades », d'autres enfin d'une « métamorphose inévitable et peut-être intéressante de nos métiers ».

Les présidents de région, de département et d'agglomération ont compris qu'ils auront de plus en plus besoin de ces ingénieurs de haut rang. Jean-Yves Le Drian, président (PS) du conseil régional de Bretagne, vient de choisir pour diriger ses services Gilles Ricono, ingénieur

Du pont de la Concorde au viaduc de Millau, ces fonctionnaires sont au cœur de tous les grands projets

général. Patrick Mareschal, président (PS) du conseil général de Loire-Atlantique, comme ses collègues des autres départements, va hériter de plusieurs centaines de kilomètres de routes nationales. « Près de 200 km de routes viendront s'ajouter, au plus tard le 1^{er} janvier 2008, aux 4 400 km de routes départementales, explique-t-il, et 400 agents de l'équipement devraient alors intégrer les services du conseil général. »

Futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, aménagements portuaires dans l'estuaire de la Loire, roca-des et gestion intelligente de la pression urbaine nantaise : ce ne sont pas les perspectives et le travail qui manquent. Ce qui va changer, c'est l'identité du maître d'ouvrage, donc du patron.

François Grosrichard

En haut de l'échelle, Claude Martinand veut un corps « à l'écoute de la société civile »

ROBUSTE, jovial et rieur, Claude Martinand, 59 ans, a été nommé vice-président du CGPC (Conseil général des Ponts et Chaussées), en novembre 2002,

■ PORTRAIT

Aucun gouvernement ne lui a jamais tenu rigueur de sa proximité avec le PCF

par Gilles de Robien, ministre de l'équipement et des transports.

Ingénieur général, il croit bien sûr, comme tous les ingénieurs, que « le progrès technique est la source de tout progrès humain », et il a longtemps voué aux calculs un véritable culte. Mais les choses et le temps ont changé depuis ses études à l'X en 1964, les aspirations des citoyens aussi.

« Nous nous sommes mis à douter, à devenir plus modestes, à découvrir que l'intérêt général était pluriel, reconnaît-il. Il faut être attentif au point de vue des autres, être à l'écoute de la société civile, relativiser nos affirmations. » Après l'effondrement d'une voûte de l'aéroport de Roissy, en mai, il a cette phrase : « Le juge veut des responsables et des coupables ; nous voulons comprendre. » Plus on a de connaissances, moins on a de certitudes et, selon son expression, « plus on compte, plus on compte mal, car on ne compte pas tout, et ce qui compte le plus, c'est ce qui ne se compte pas ».

Sa carrière, classique, débute en Gironde, où il est responsable de la construction d'un pont. Il fera de l'urbanisme, s'intéressera à l'environnement naissant, aux villes nouvelles. En 1982, le voilà qui apparaît en politique quand le ministre communiste des transports, Charles Fiterman, lui demande de diriger son cabinet. Il est alors membre du PCF et ne s'en cache pas, mais il ne



tardera pas à prendre ses distances avec la Place du Colonel-Fabien, tout en gardant pour les dirigeants une sympathie parfois contrariée par un dogmatisme qu'il n'aime pas. Aucun gouvernement ne lui tiendra rigueur de cet engagement puisqu'il dirige l'Institut géographique national, puis l'une des plus recherchées directions du ministère, avant d'être nommé, en 1997, par le chiraquien Bernard Pons, président de Réseau ferré de France (RFF).

M. Martinand vient de proposer à M. de Robien une réforme du CGPC pour que les compétences des ingénieurs de haut rang qui le composent soient « mieux utilisées », ce qui signifie, en clair, que les missions qu'ils font pour le ministre n'entraînent pas toutes une charge de travail considérable. Aux six sections qui composent le CGPC va s'en ajouter une nouvelle sur les questions de sécurité. Un code de déontologie va être écrit.

Dans son bureau en forme d'étrave de navire, au 27^e étage de la tour Pascal à la Défense, il relit cette phrase extraite d'un récent discours de M. de Robien : « Je sais que le CGPC va développer son action pour contribuer à mieux évaluer et orienter les cadres supérieurs de notre ministère et aider à la détection de nos futurs cadres dirigeants. » Les quelque 3 100 ingénieurs des Ponts actuels demandent eux à Claude Martinand de veiller à leur réputation, comme tout chef de corps qui se respecte.

F. Gr.

L'Art du Management

Un supplément gratuit des Echos

manag6m6nt 5/10

Chaque jeudi, les meilleurs spécialistes en matière de management vous donnent rendez-vous dans Les Echos.

Rédigés par les professeurs d'HEC, ces dossiers, alliant présentations théoriques et cas pratiques, vous aideront à comprendre les nouvelles règles imposées aux managers.

en partenariat avec

LE QUOTIDIEN DE L'ECONOMIE

On comprend mieux le monde à travers l'économie.

N° 3 : CHANGER DE CANAPÉ

LA FIN DE L'ANNÉE, C'EST LE DÉBUT DES BONNES IDÉES !

BUROV • DUVIVIER
JEAN ROCHE • BOURNAS
SOFALUX • COLLINS & HAYES
GUERMONPREZ

Canapés, canapés-lits, fauteuils de relaxation, consoles extensibles... Des idées, des conseils et des conditions de financement exceptionnelles sur 4 niveaux d'exposition.

ESPACE TOPPER, LES VRAIS PRIX DU GRAND CONFORT
 63 r de la Convention Paris 15^e
 01 45 77 80 40, M° Boucicaut,
 parking gratuit. Ouvert sept jours sur sept. www.topper.fr