

**Allocution de Claude Martinand,
vice-président du CGPC
pour la remise de la croix d'officier
de la Légion d'Honneur à Jacques Roudier,
directeur général du LCPC
21 février 2006**

Nous sommes réunis ce soir, au Laboratoire central des Ponts et Chaussées, pour honorer et décorer Jacques Roudier, entourés de ses collègues et amis, en activité (ou retraités), que ce soit dans la communauté scientifique et technique du génie civil ou dans les ministères en charge de l'Équipement, de l'Écologie, de l'Industrie et de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

Comme il sied à une telle cérémonie, je dois d'abord retracer la carrière du récipiendaire après l'avoir sincèrement remercié de m'avoir choisi comme parrain.

Tu es né à Chamalières, dans le Puy-de-Dôme en 1947, au moment de la sortie de l'École Polytechnique de son citoyen le plus célèbre. L'été 1947 fut très chaud et les vins excellents, mais pas forcément le Saint-Pourçain, le seul vin d'Auvergne que je connaisse. Malgré, ou à cause de cette chaleur, c'est le début de la guerre froide et la fin des gouvernements d'union issus de la Résistance. Une « ère nouvelle » commence, dont nous ne sommes sortis qu'à la chute du mur de Berlin.

Quoi qu'il en soit, tu dois forcément faire de brillantes études auvergnates puisque tu rentres à l'X en 1966 et que tu en sors dans le corps des Ponts et chaussées, après avoir suivi les cours de l'ENPC de 1969, au moment où je la quitte, à 1971.

Pendant l'Ecole, tu suis également les cours d'un troisième cycle de l'Institut Henri Poincaré en théorie des probabilités avec les professeurs Henri Fortier et Jacques Neveu. Tu avais d'ailleurs effectué comme moi ton service militaire au CIRO (le Centre Interarmées de Recherche Opérationnelles).

Muni d'une thèse de troisième cycle, tu es affecté à l'Institut de Recherche des Transports, dirigé alors par Michel Frybourg, au département de mathématiques appliquées. Tu dimensionne une expérience de freins antibloquants avant d'être nommé chef du service des transports interurbains. Tu modélises alors allègrement la structure d'un réseau européen de trains à grande vitesse avec l'aide de Michel Walrave et de Philippe Roumeguère, les papes du sujet à la SNCF, puis tu étudies la typologie des transports de marchandises.

Au bout de six ans de recherche appliquée, tu rejoins la direction des Ports et de la Navigation Maritime au ministère des Transports et tu es chargé de la planification et de la programmation des investissements portuaires sous la direction de Paul Bastard? C'est un membre d'une lignée très brillante de directeurs comme Jean Velitchkovitch ou Jean Chapon ou Christian Brossier, dont certains ont été secrétaires généraux de la Marine Marchande. Tu deviens

donc un ingénieur économiste, féru de calcul de surplus économiques et de bénéfices actualisés avant les circulaires Boiteux 1 et 2.

Après quatre ans d'administration centrale, tu rejoins le terrain en 1981 comme directeur des travaux du Port du Havre, dirigé par Jacques Dubois.

Tu es rapidement sollicité en 1983 pour devenir directeur adjoint, puis directeur du cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mer, Guy Langagne, au moment où je dirigeais moi-même le cabinet du ministre des Transports, Charles Fiterman.

Nos relations étaient d'autant meilleures que, contrairement à l'habitude, mon ministre avait donné une autonomie quasi-totale à ton Secrétaire d'Etat et nous la respectons scrupuleusement.

Tu t'occupes de ports bien sûr, mais aussi de marine marchande, de construction navale, avant que ce domaine ne soit transféré à l'Industrie et enfin de loi littorale. Sa mise au point très interministérielle est laborieuse et son application toujours délicate conduit régulièrement à des velléités de remise en cause, récemment encore.

En 1986, tu es nommé directeur général du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, où tu ne t'incrustes pas, alternance politique oblige, mais dans une conception quelque peu partisane du rôle des hauts fonctionnaires.

Tu es donc placé à la tête du GIE dragages-ports, constitué entre l'Etat et les Ports Autonomes, pour gérer en régie commune les moyens lourds et coûteux.

Avant la fin de ce mandat qui ne doit pas te sur-occuper, tu deviens rapporteur auprès de Jean-Yves Le Drian, parlementaire en mission, chargé d'élaborer une politique de la marine marchande française.

Tout naturellement et puisqu'un collègue t'est préféré pour la direction des Ports, tu es nommé fin 1989, directeur de la Flotte de Commerce. Tu y passes un peu plus d'un septennat, en cherchant à rénover les aides à la flotte, à alléger les charges sociales, en créant l'immatriculation des navires au registre des terres australes et antarctiques. Le RIF vient d'ailleurs de succéder, il y a quelques jours, à ce registre des Kerguelen aux antipodes.

Tu exerces la tutelle redoutable de la CGM et de la SNCM et tu participes au processus de privatisation de la CGM, et non pas de la SNCM comme c'est écrit dans ton CV. Si tu avais pu privatiser à l'époque la SNCM, bien des crédits publics, bien du temps et bien des conflits, auraient pu être épargnés au plus grand bénéfice des usagers et des contribuables.

En tous les cas, après privatisation de la CGM, on n'entend plus parler de plan de recapitalisation ou de restructuration et la CGM-CMA est devenue le quatrième armateur mondial et se place hardiment sur une courbe de développement des trafics dans des conditions économiques et financières saines. Le privé serait-il en l'occurrence plus efficace que le public ?

Simultanément, tu es conseiller spécial au cabinet de Jean-Yves Le Drian, devenu Secrétaire d'Etat à la Mer, où tu pilotes la réforme de la manutention portuaire qui fait sortir cette fonction de la préhistoire. Il est dommage que le

cas des grutiers des ports n'ait pas été traité simultanément, car ce problème se débat en ce moment non sans difficultés, notamment au Havre.

En mars 1997, avant l'alternance, tu es nommé directeur du LCPC qui est alors un service déconcentré du ministère de l'Équipement depuis 1949, avec pour mission d'en modifier le statut pour en faire, en 1998, un Établissement public scientifique et technique (EPST), statut particulièrement conforme à sa nature et venu heureusement compléter, à cette époque, le statut d'établissement public administratif (EPA) ou celui d'établissement public industriel et commercial (EPIC), peu adaptés, l'un et l'autre, à la mission de l'organisme.

Cela me rappelle un CTPM au cours duquel un de nos anciens dirigeants du ministère s'était écrié véhémentement : « *moi vivant, le LCPC en établissement public, jamais* ». Heureusement, nous sommes passés outre pour la plus grande chance du LCPC et de ses personnels qui ont pu aussi bénéficier au même moment d'un véritable statut de chercheur.

Les orientations stratégiques de l'établissement ont pu être définies avec précision et contractualisées sur des périodes de quatre ans 2001-2004 et 2006-2009 à finaliser prochainement.

Toi-même, tu as déjà été nommé quatre fois au LCPC avec un mandat en cours de trois ans se terminant en 2007. Peut-être alors accepteras-tu de faire bénéficier le CGPC de tes lumières, à moins que tu ne sois prolongé ou que tu ne te trouves d'autres missions en rapport avec tes talents indéniables et reconnus.

Avec bonhomie, mais non sans fermeté, tu diriges cet établissement lourd et compliqué, sur les voies de l'avenir. Tu t'efforces de redéployer les forces sur des thèmes prioritaires et nouveaux ; tu profites du rajeunissement en cours des chercheurs et des ingénieurs, suite aux départs massifs en retraite des personnels non titulaires (PNT) ; tu cherches à dynamiser le réseau constitué par les laboratoires régionaux situés au sein des CETE et à t'impliquer dans l'évolution du réseau scientifique et technique ; tu t'inscris pleinement dans les échanges et la coopération européenne au sein du forum constitué par les 27 laboratoires de recherche routière européenne (FEHRL), dont tu es le trésorier.

Ta double tutelle Recherche-Equipement joue un rôle positif pour renforcer les liens avec la recherche universitaire et académique qui tire vers le haut la qualité de vos travaux, tout en gardant un contact fructueux avec des professionnels et de leurs attentes, qu'elles proviennent de la maîtrise d'ouvrage (DGR, sociétés d'autoroutes, EDF, VNF, SNCF et RFF...), des maîtres d'oeuvre, des industriels et des entrepreneurs.

Ce n'est pas pour rien que l'on reconnaît l'excellence de l'école française de la route, pourtant très en retard après guerre et nous avons les deux plus importantes entreprises de construction au monde.

Il faut rendre hommage à cet égard à tous ceux qui, depuis cinquante ans, ont oeuvré ensemble pour atteindre ce niveau reconnu de performance et que le prochain Congrès Mondial de la Route, en 2007, permettra d'illustrer et de faire encore mieux connaître et reconnaître.

Même si les entreprises s'impliquent moins dans la recherche qu'il y a une trentaine d'années, les industriels sont très actifs dans une complémentarité fructueuse entre la recherche publique et la recherche privée, que notre pays a tant de mal à faire vivre dans d'autres domaines.

J'observe que les coopérations avec les autres organismes du ministère (ENPC à Marne la Vallée, CSTB, INRETS, Météo France, IGN) ou hors ministère, Universités, Instituts d'urbanisme ou Ecoles d'architecture, se sont développées et je salue la création récente à Nantes de l'Institut des Sciences et Techniques pour la Ville. Cet institut qui nous a été présenté la semaine dernière au séminaire AGORA 2020, permettra de mieux modéliser les flux (air, eau, énergie, bruit notamment) dans des milieux ou des espaces publics pour mieux lutter contre les pollutions, économiser l'énergie et mieux maîtriser les ambiances urbaines. Cela me rappelle une commande que le ministre m'avait passée en 1984, il y a deux décennies, de préfigurer un Institut du génie urbain à Nantes. A l'époque, c'était prématuré et inadéquat, car pour moi le génie urbain c'était avant tout une question de réseaux et de territoires plutôt que de milieu physico-chimique ou biologique.

Bref, ici au labo central, tu joues un rôle moteur dans la nécessaire évolution de notre réseau scientifique et technique, dans son ouverture aux collectivités territoriales, aux autres centres de recherche et à l'Europe.

Un grand projet, déjà décidé depuis une décennie, doit absolument être concrétisé dans les mois qui viennent, je m'y emploierai avec Patrick Gandil : il s'agit du regroupement à Marne La Vallée, au sein du Polytechnicum, de

l'ENPC, du CSTB qui y sont déjà avec le LCPC, le SETRA et une part substantielle de l'INRETS.

Si nous voulons nous inscrire sans retard dans les pôles de compétitivité qui apparaissent très prometteurs et, notamment dans celui de la « ville et de la mobilité durable », la proximité géographique est un facteur essentiel pour favoriser des synergies et des coopérations fructueuses et pour construire des voies d'avenir pour la recherche et l'innovation.

A cet égard, je n'ai pas fait état de ton rôle constant dans l'enseignement tout au cours de ta carrière, mission que tu affectionnes et où tu excelles.

Dès l'Ecole, tu enseignes aux côtés de Jacques Bonitzer les probabilités en 1^{ère} année, et ceci jusqu'en 1980. De 1995 à 2000 tu es en charge de cours à l'Université de Paris I dans le DESS Transports Maritimes.

Plus récemment, en 2004, à la demande conjointe des ministres de l'Éducation Nationale et de l'Équipement, tu rédiges un rapport intitulé : *« Contribution au cahier des charges pour la rénovation du Baccalauréat, sciences et techniques industrielles, génie civil »*.

Tu t'intéresses aussi à la normalisation et à la certification puisque tu présides le CTA génie civil du COFRAC. Enfin, tu es membre du Comité des Directeurs du Centre Commun de Recherche OCDE-CEMT et je salue leurs représentants ici présents.

Ta vie familiale n'est pas l'objet de la cérémonie, mais il faut préciser que ta femme enseigne les mathématiques, que tes filles exercent leurs talents, l'une

dans un groupe de distribution, avec un diplôme d'une Ecole Supérieure de Commerce, l'autre avocate, dans l'enseignement de l'économie et de la gestion.

Tu navigues entre le 14^e arrondissement, le 15^e Boulevard Lefebvre et Pornichet où tu bricoles et tu lis, près de la Baule.

Sut tous les plans, ta vie est donc riche et marquée par des réussites indéniables.

Tu as réussi dans les mathématiques et l'économie, dans les travaux maritimes, les ports et la régulation de la flotte de commerce. Depuis neuf ans, tu creuses ton sillon à la tête d'un grand organisme de recherche, qui honore la France.

Pour toutes ces raisons, la République a décidé, sur proposition de notre ministre, de te marquer sa reconnaissance, par une décision de son Président , en te promouvant au grade supérieur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur.

Il m'échoit l'honneur et le plaisir de procéder à cette remise des insignes correspondants.

« Jacques Roudier, au nom du Président de la République et en vertu des pouvoirs qui nous sont conférés, nous vous faisons Officier de la Légion d'Honneur ».

Merci de votre attention.